

BUTLLETÍ OFICIAL

DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

IX legislatura
Quart període



Número 369
31 de juliol de 2012

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 reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles de motor i de llurs remolcs i pel qual es deroga la Directiva 2009/40/CE

Tram. 295-00213/09

Text presentat	p. 3
Tramesa a la Comissió	p. 19
Termini de formulació d'observacions	p. 19

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de la Directiva 1999/37/CE del Consell, relativa als documents de matriculació dels vehicles

Tram. 295-00214/09

Text presentat	p. 20
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 relatiu a les inspeccions tècniques en carretera de vehicles comercials que circulen en la Unió i pel qual es deroga la Directiva 2000/30/CE

Tram. 295-00215/09

Text presentat	p. 28
Tramesa a la Comissió	p. 44
Termini de formulació d'observacions	p. 44

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Consell relativa a l'associació dels països i territoris d'ultramar amb la Unió Europea («Decisió sobre l'Associació d'Ultramar»)

Tram. 295-00216/09

Text presentat	p. 44
Tramesa a la Comissió	p. 86
Termini de formulació d'observacions	p. 86

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 reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles de motor i de llurs remolcs i pel qual es deroga la Directiva 2009/40/CE**

Tram. 295-00213/09

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 26.07.2012
Reg. 74859 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 31.07.2012

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LAS INSPECCIONES

TÉCNICAS PERIÓDICAS DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR Y DE SUS REMOLQUES Y POR EL QUE SE DEROGA LA DIRECTIVA 2009/40/CE (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2012) 380 FINAL] [2012/0184 (COD)] {SWD (2012) 206 FINAL} {SWD (2012) 207 FINAL} PAQUETE SOBRE LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

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, 13.7.2012
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Paquete sobre la inspección técnica de vehículos

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se deroga la Directiva 2009/40/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2012) 206 final}
{SWD(2012) 207 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- Motivación y objetivos de la propuesta

El objetivo de la propuesta es establecer normas armonizadas y actualizadas sobre la inspección técnica de los vehículos de motor y sus remolques, a fin de reforzar la seguridad vial y la protección del medio ambiente.

La propuesta quiere contribuir a lograr el objetivo, previsto en las Orientaciones Políticas sobre Seguridad Vial 2011-2020¹, de reducir a la mitad el número de accidentes mortales en carretera de aquí a 2020. También propiciará la disminución de las emisiones del transporte por carretera achacables a un mal mantenimiento de los vehículos.

- Contexto general

Antes de poder comercializar un vehículo, este tiene que cumplir todos los requisitos pertinentes relativos a la homologación de tipo u homologación individual que garanticen que responde a un nivel óptimo de seguridad y protección del medio ambiente. Todos los Estados miembros están obligados a matricular por primera vez cualquier vehículo que haya obtenido la homologación europea, sobre la base del Certificado de Conformidad expedido por el fabricante. Esa matrícula autoriza de forma oficial al vehículo a circular por la vía pública y, a partir de ese momento, empiezan a contar los plazos correspondientes a los distintos requisitos del vehículo.

Tras la homologación, los vehículos en circulación tienen que someterse a inspecciones técnicas periódicas. La finalidad de esas inspecciones es garantizar que los vehículos se mantengan en condiciones de circular, sigan siendo seguros y no representen ningún peligro para el conductor ni para los demás usuarios de la vía pública. A tal fin, los vehículos se inspeccionan para comprobar su conformidad con ciertos requisitos, por ejemplo en relación con la seguridad y la protección del medio ambiente, así como en materia de adaptación. Los vehículos de transporte comercial de mercancías con una masa máxima superior a 3,5 toneladas y los vehículos de transporte comercial de personas con una capacidad superior a 8 pasajeros, por su uso regular e intensivo con fines principalmente profesionales, están sujetos, además, a inspecciones en carretera ad hoc en las que se comprueba si cumplen una serie de requisitos técnicos y ambientales; esas inspecciones pueden realizarse en cualquier momento y en cualquier lugar de la UE.

Durante su vida útil, un vehículo puede volver a matricularse en más ocasiones porque cambie de propietario o porque se transfiera con carácter permanente a otro Estado miembro. Deben introducirse igualmente disposiciones sobre el procedimiento de matriculación de vehículos para que los que representen un riesgo inmediato para la seguridad vial no puedan circular por la vía pública. La finalidad de la inspección técnica de un vehículo es comprobar el buen funcionamiento de sus componentes de seguridad, su comportamiento ambiental y su conformidad con la homologación.

- Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

El paquete de medidas sobre la inspección técnica de vehículos recogerá los requisitos vigentes del actual marco legislativo aplicable, que abarca las inspecciones², las inspecciones en carretera³ y las normas sobre matriculación de vehículos⁴.

En comparación con la legislación en vigor sobre las inspecciones técnicas, la propuesta amplía el régimen actual para incluir más categorías de vehículos, como las motocicletas, y hace extensiva la frecuencia de las inspecciones de los vehículos viejos a los vehículos con alto kilometraje. La propuesta prevé también nuevos requisitos sobre varias cuestiones relacionadas con la calidad de las inspecciones, a saber, los equipos, las competencias y formación del personal y la supervisión del sistema de inspección.

- Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

La propuesta es coherente con el objetivo de la UE de lograr unas carreteras más seguras, previsto en el Libro Blanco sobre el Transporte⁵, y pretende aplicar la estrategia específica para unos vehículos más seguros expuesta en las Orientaciones Políticas sobre Seguridad Vial para 2011-2020.

Además, por lo que se refiere a los aspectos ambientales de la propuesta, los requisitos previstos contribuyen a reducir las emisiones de CO₂ y de otros contaminantes de los vehículos de motor, en consonancia con la Estrategia Europea sobre Vehículos Limpios y Energéticamente Eficientes⁶ y con la política integrada sobre energía y cambio climático⁷ (conocida como «Estrategia 2020»), y a realizar los objetivos de calidad del aire establecidos en la Directiva 2008/50/CE⁸.

¹ COM(2010) 389 final.

² Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 141 de 6.6.2009, p. 12).

³ Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad, en su versión modificada (DO L 203 de 10.8.2000, p. 1).

⁴ Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

⁵ COM(2011) 144 final.

⁶ COM(2010) 186 final.

⁷ COM(2008) 30 final.

⁸ Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

Por último, la propuesta es congruente con las recomendaciones sobre el relanzamiento de la política del mercado único a que se refiere el Informe Monti de mayo de 2010⁹, relacionadas con la reducción de los obstáculos administrativos al movimiento transfronterizo de coches de ocasión.

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

- Consulta con las partes interesadas

Métodos de consulta

Durante la elaboración de la propuesta, la Comisión ha consultado a las partes interesadas de diversas formas:

- Se ha realizado una consulta general en Internet sobre todos los aspectos de la propuesta.
- Se han organizado talleres en los que se consultó con expertos y partes interesadas.
- Se ha realizado un estudio sobre las opciones futuras en cuanto a la ejecución de la inspección técnica de vehículos en la Unión Europea para identificar posibles medidas y elaborar una herramienta de análisis coste-beneficio de los efectos de la inspección técnica.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

En la consulta a través de Internet, las partes interesadas plantearon varios asuntos. La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta informa en detalle de las principales cuestiones planteadas y expone cómo se han tenido en cuenta.

Entre el 29 de julio y el 24 de septiembre de 2010 se llevó a cabo una consulta pública en Internet. La Comisión recibió 9 653 respuestas de ciudadanos, autoridades de los Estados miembros, proveedores de equipos, centros de inspección técnica de vehículos, asociaciones de talleres mecánicos y fabricantes de automóviles.

Los resultados pueden consultarse en http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Obtención y utilización de asesoramiento técnico

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

La propuesta requirió la evaluación de distintas opciones de reglamentación y sus correspondientes impactos económico, social y medioambiental.

Metodología utilizada

Un consultor externo (Europe Economics) ha realizado un estudio sobre los impactos de una serie de opciones, utilizando varios informes científicos y de evaluación, en particular como fuente de modelos y datos para calcular los costes y beneficios de cada una de ellas. Entre los estudios más utilizados cabe citar los siguientes:

- Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la aplicación por parte de los Estados miembros de la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad. Periodos 2005–2006 y 2007–2008¹⁰.
- AUTOFORE (2007).
- «MOT Scheme Evidence-base». Informe del Ministerio de Transporte del Reino Unido (2008).
- DEKRA, «Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads».

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_es.pdf.

¹⁰ COM(2010) 754 final.

- DEKRA, «Road Safety Report on Trucks 2009».
- DEKRA, «Motorcycle road safety report 2010».
- Informes TÜV 2009/2010.

Medios utilizados para publicar los dictámenes técnicos

La totalidad de los informes de investigación finalizados y aprobados están o estarán disponibles en el sitio web de la DG de Movilidad y Transportes.

- Evaluación de impacto

En relación con los principales aspectos de la propuesta se examinaron las siguientes opciones:

- a) Mantener la legislación vigente. Esta opción es la situación de referencia con la que se comparan los efectos de las demás opciones. No se introduciría ningún cambio en el actual marco jurídico de la UE. Tampoco se adaptarían a corto plazo los anexos técnicos de la Directiva 2009/40/CE, recientemente modificada mediante procedimiento de comité por la Directiva 2010/48/UE¹¹. Por consiguiente, no habría ningún cambio en el alcance y la frecuencia de las inspecciones, ni se adoptarían nuevas medidas en relación con el intercambio de información. Seguiría sin haber un marco para el intercambio de datos.
- b) Legislación indicativa. Esta opción consiste en mejorar la ejecución y el control de la aplicación de la legislación vigente. No se promulgaría nueva legislación, pero la Comisión redoblaría esfuerzos y adoptaría nuevas medidas para mejorar la calidad de las inspecciones y su ejecución, así como para fomentar el intercambio de información.
- c) Planteamiento legislativo. Esta opción se basaría en dos elementos:
 - Para cumplir el objetivo específico de reforzar la seguridad de los vehículos en circulación, el primer elemento consistiría en revisar al alza las normas mínimas de la UE sobre las inspecciones técnicas periódicas y las inspecciones en carretera imprevistas, así como en establecer normas obligatorias. Esto es fundamental para evitar que deficiencias en el sistema reduzcan la eficacia de la ejecución de la inspección técnica en su conjunto.
 - Para cumplir el objetivo específico de poner a disposición los datos necesarios para las inspecciones técnicas y los datos sobre los resultados de estas, el segundo elemento del régimen completo incluiría, en una segunda fase, el posible establecimiento de un sistema armonizado de intercambio de información en la UE que conectara las bases de datos existentes y garantizara lo siguiente:

el acceso de todos los centros de inspección técnica a datos sobre los Certificados de Conformidad y sobre los sistemas electrónicos de seguridad (ABS¹², ESC¹³, *airbags*, etc.);

el intercambio de los resultados de las inspecciones entre Estados miembros, con acceso a los mismos por las principales autoridades policiales;

la notificación de los resultados de las inspecciones, en particular de las lecturas de los cuentakilómetros, por los centros de inspección técnica a las autoridades nacionales y europeas a efectos estadísticos y de ejecución.

En varios Estados miembros realiza inspecciones técnicas un número muy elevado de centros privados acreditados. Para garantizar un enfoque coherente, la legislación debe prever una serie de procedimientos comunes, por ejemplo el establecimiento de unos plazos mínimos y de la información que debe presentarse.

No obstante, la evaluación de impacto ha puesto de manifiesto las ventajas de combinar un enfoque de legislación indicativa con un planteamiento legislativo. Por esa razón, los textos legislativos han incorporado las medidas indicativas analizadas en dicha evaluación.

¹¹ DO L 173 de 8.7.2010, p. 47.

¹² Dispositivo de frenado antibloqueo.

¹³ Control electrónico de la estabilidad.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- Resumen de la acción propuesta

Los centros de inspección deben tener acceso a la información técnica necesaria para llevar a cabo las inspecciones, en particular a datos sobre componentes electrónicos de seguridad tales como los ABS o los ESC. Los fabricantes deben facilitar el acceso a tal información, como ya ocurre en el caso de los datos sobre reparación y mantenimiento de los vehículos.

Las inspecciones serán obligatorias para los vehículos de dos o tres ruedas, los remolques de hasta 3,5 toneladas y los tractores con una velocidad nominal superior a 40 km/h. En consideración de la edad del vehículo y de su kilometraje por año, se incrementará la frecuencia de las inspecciones de los vehículos viejos, y aquellos con alto kilometraje deberán someterse a inspecciones anuales, como ya ocurre en el caso de los taxis y las ambulancias. Se concederá un plazo de cuatro meses para pasar la inspección técnica, lo cual dará flexibilidad tanto a los ciudadanos como a los operadores.

Los equipos utilizados en las inspecciones deben cumplir unos requisitos mínimos para poder aplicar con eficacia los métodos descritos. Las deficiencias que se detecten deben evaluarse de acuerdo con unas normas armonizadas en función de los riesgos que supongan para la seguridad vial.

Los inspectores encargados de las pruebas deben tener un nivel determinado de conocimientos y competencias y estar adecuadamente formados. No tendrán ningún conflicto de intereses, en particular por motivos económicos, personales o familiares, con el titular del certificado de matriculación del vehículo. Se supervisarán las inspecciones técnicas realizadas por organismos privados acreditados.

Los resultados de las inspecciones, en particular la información sobre el kilometraje de los vehículos, quedarán consignados en registros nacionales, lo que facilitará la detección de fraudes a ese respecto. Además, el fraude en los cuentakilómetros debe considerarse más sistemáticamente un delito sancionable.

En varios Estados miembros realiza inspecciones técnicas un número muy elevado de centros privados acreditados. Para un intercambio de información eficaz entre los Estados miembros, conviene designar puntos de contacto nacionales y establecer unos procedimientos comunes como mínimo en cuanto a los plazos y la naturaleza de la información que ha de transmitirse.

La Comisión estará facultada para modificar el Reglamento a fin de reflejar, llegado el caso, la evolución de la legislación de la UE sobre homologación en relación con las categorías de vehículos y actualizar los anexos al progreso técnico mediante actos delegados, para incluir, entre otras cosas, nuevos procedimientos de ensayo basados en sistemas modernos de postratamiento de emisiones, que aún están en fase de desarrollo.

- Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- Principio de subsidiariedad

La propuesta no forma parte de las competencias exclusivas de la Unión, por lo que se aplica el principio de subsidiariedad.

Los Estados miembros no pueden alcanzar suficientemente por sí mismos los objetivos de la propuesta por el motivo que se expone a continuación: los requisitos técnicos aplicables a las inspecciones técnicas se han fijado en un nivel mínimo en la Unión, y su aplicación en los Estados miembros ha dado lugar a una gran disparidad de exigencias, lo que repercute negativamente tanto en la seguridad vial como en el mercado interior.

La propuesta, por tanto, cumple el principio de subsidiariedad.

- Principio de proporcionalidad

Como pone de manifiesto la evaluación de impacto, la propuesta cumple el principio de proporcionalidad, ya que no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos relacionados con el refuerzo de la seguridad vial y de la protección del medio ambiente mediante el aumento de la calidad y eficacia de las inspecciones técnicas de vehículos y la creación del marco propicio a un flujo constante de información. Esto consiste, entre otras cosas, en establecer normas mínimas sobre los conocimientos y la formación de los inspectores, pues los vehículos actuales son productos cada vez más sofisticados y repletos de complejas tecnologías. También se trata de fijar requisitos mínimos aplicables a los equipos utilizados en las inspecciones. Todas estas medidas son necesarias para aumentar la calidad de dichas inspecciones.

- Instrumento elegido

Instrumento propuesto: reglamento.

Un reglamento resulta adecuado para garantizar el cumplimiento sin necesidad de transposición a la legislación de los Estados miembros.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

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

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS [EN CASO NECESARIO]

- Derogación de disposiciones legales vigentes

La adopción de la propuesta supondrá la derogación de legislación vigente.

- Espacio Económico Europeo

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

2012/0184 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se deroga la Directiva 2009/40/CE

(Texto pertinente a efectos delEEE)

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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁵,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comisión, en su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»¹⁶, establece un objetivo «visión cero»,

¹⁴ DO C de , p. .

¹⁵ DO C de , p. .

¹⁶ COM(2011) 144 final.

que consiste en que la Unión se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de «cero muertes» en el transporte por carretera. Con esta perspectiva, la tecnología de vehículos va a contribuir enormemente a un mayor nivel de seguridad del transporte por carretera.

- (2) La Comisión, en su Comunicación «Hacia un Espacio Europeo de Seguridad Vial»: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020¹⁷, propuso reducir a la mitad, con respecto al objetivo inicial establecido para 2010, el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020. Para alcanzar esa meta, la Comisión estableció siete objetivos estratégicos, que incluían acciones para lograr unos vehículos más seguros, una estrategia para reducir el número de heridos y medidas para mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas.
- (3) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen que garantiza que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Ese régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de todos los vehículos y las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por carretera, así como disposiciones sobre un procedimiento de matriculación de vehículos que garanticen que no se utilicen en la vía pública aquellos que representen un riesgo inmediato para la seguridad vial.
- (4) En la Unión se han adoptado algunas normas y requisitos técnicos sobre la seguridad de los vehículos. No obstante, es preciso velar, a través de un régimen de inspecciones periódicas, por que los vehículos, una vez comercializados, sigan cumpliendo unas normas de seguridad a lo largo de toda su vida útil. Ese régimen debe aplicarse a las categorías de vehículos definidas en la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo¹⁸, en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos¹⁹, y en la Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE²⁰.
- (5) Existe una correlación clara entre el nivel de seguridad vial y el número de deficiencias técnicas de los vehículos. En 2009, la cifra de víctimas mortales en las carreteras europeas ascendió a 35 000. Si se parte de la base de que las deficiencias técnicas de los vehículos contribuyen al número de muertos de forma proporcional a su contribución al número de accidentes, más de 2 000 víctimas mortales al año en la Unión podrían atribuirse a esas deficiencias. Según los estudios disponibles, entre 900 y 1 100 de esas muertes podrían haberse evitado si se hubiera perfeccionado convenientemente el sistema de inspecciones técnicas.
- (6) Gran parte de todas las emisiones del transporte por carretera, en particular las de CO₂, se debe a una minoría de vehículos cuyos dispositivos de control de emisiones funcionan mal. Se calcula que el 5 % del parque automovilístico provoca el 25 % de todas las emisiones contaminantes. Por consiguiente, un régimen periódico de inspecciones técnicas podría contribuir también a la mejora del medio ambiente porque permitiría reducir las emisiones medias de los vehículos.
- (7) Según estudios exhaustivos, el 8 % de los accidentes en los que se ven implicadas motocicletas se debe o está relacionado con defectos técnicos. Los motociclistas son el grupo de usuarios de la carretera que presenta el riesgo más elevado, y el número de víctimas mortales está aumentando en esta categoría. El número de muertos entre conductores de ciclomotores es excesivamente alto: en 2008 fue superior a 1 400. Por consiguiente, deben someterse también a inspección los vehículos de los usuarios más amenazados, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas.
- (8) Los vehículos agrícolas con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h se utilizan cada vez más en lugar de camiones en transportes locales. Su potencial de riesgo es comparable al de los camiones y, por tanto, esta categoría de vehículos debería tratarse del mismo modo por lo que se refiere a las inspecciones técnicas.
- (9) En principio, los vehículos de interés histórico preservan el patrimonio de la época en que se construyeron y se utilizan rara vez en la vía pública, por lo que debe dejarse en manos de los Estados miembros la decisión

¹⁷ COM(2010) 389 final.

¹⁸ DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

¹⁹ DO L 263 de 9. 10. 2007, p. 1.

²⁰ DO L 171 de 9. 7. 2003, p. 1.

de ampliar o no la periodicidad de las inspecciones técnicas de ese tipo de vehículos. Debe permitirse también a los Estados miembros regular la inspección técnica de otros tipos de vehículos especiales.

- (10) La inspección técnica de vehículos es una actividad soberana que, por tanto, deben realizar los Estados miembros u organismos a los que confíen esa tarea bajo su supervisión. Los Estados miembros deben seguir siendo responsables siempre de las inspecciones técnicas, aun cuando el régimen nacional permita la autorización de organismos privados, incluidos los que efectúan reparaciones.
- (11) Para inspeccionar los vehículos, especialmente sus sistemas electrónicos de seguridad, es fundamental tener acceso a las especificaciones técnicas de cada uno de ellos. Por consiguiente, los fabricantes no solo tienen que proporcionar todos los datos cubiertos por el Certificado de Conformidad, sino también permitir el acceso a los datos necesarios para verificar el funcionamiento correcto de los componentes de seguridad y de protección del medio ambiente. Del mismo modo, las disposiciones aplicables al acceso a información sobre las reparaciones y el mantenimiento de un vehículo deben permitir a los centros de inspección acceder a esos datos necesarios para las inspecciones técnicas. Estas disposiciones son fundamentales, sobre todo en el ámbito de los sistemas con control electrónico, y deben aplicarse a todos los elementos instalados por el fabricante.
- (12) Para que en toda la Unión la calidad de las inspecciones sea alta, los equipos que vayan a usarse durante las pruebas, así como su mantenimiento y calibrado, deben ser objeto de especificaciones a nivel de la UE.
- (13) Los inspectores, en el ejercicio de sus tareas, deben actuar de forma independiente y evitar cualquier conflicto de intereses. Por consiguiente, los resultados de las inspecciones no deben estar vinculados al salario ni a ningún beneficio económico o personal.
- (14) No deben alterarse los resultados de las inspecciones con fines comerciales. Los órganos de supervisión únicamente deben estar autorizados a modificar los resultados de una inspección si estos son manifiestamente incorrectos.
- (15) Unas inspecciones técnicas de calidad requieren un personal con altas competencias y habilidades. Procede instaurar un sistema de formación que conste de una formación inicial y refrescos periódicos. Debe establecerse un período transitorio para que el personal pueda adaptarse sin dificultades al nuevo régimen de formación periódica.
- (16) Para mantener a lo largo del tiempo la calidad de las inspecciones, los Estados miembros deben estar obligados a crear un sistema de aseguramiento de la calidad que abarque los procedimientos de autorización, supervisión y retirada, suspensión o cancelación de la autorización de realizar inspecciones.
- (17) La frecuencia de las inspecciones debe adaptarse en función del tipo de vehículo y su kilometraje. Un vehículo tiene más probabilidades de sufrir fallos técnicos cuando llega a cierta edad y, en particular cuando se ha utilizado mucho y ha alcanzado cierto kilometraje. Conviene, por tanto, aumentar la frecuencia de las inspecciones en el caso de los vehículos viejos y de los vehículos con alto kilometraje.
- (18) Para dar cierta flexibilidad a los propietarios de vehículos y a los operadores, los Estados miembros deben tener la posibilidad de fijar un período de varias semanas para pasar la inspección técnica.
- (19) La inspección técnica debe referirse a todos los elementos que guarden relación con el diseño, la construcción y el equipamiento específicos del vehículo inspeccionado. Teniendo en cuenta el estado actual de la tecnología de los vehículos, entre los elementos que deben inspeccionarse figuran los sistemas electrónicos modernos. Para armonizar las inspecciones técnicas de vehículos, deben preverse métodos de ensayo para cada uno de los elementos inspeccionados.
- (20) Con vistas a facilitar la armonización y garantizar la coherencia de las normas, conviene confeccionar, en relación con todos los elementos inspeccionados, una lista no exhaustiva de las principales causas de no aceptación. Para armonizar la valoración del estado del vehículo inspeccionado, las deficiencias detectadas deben evaluarse en función de una norma común.
- (21) Cuando se detecten deficiencias durante la inspección de un vehículo, en particular si constituyen un riesgo para la seguridad vial, el titular de la matrícula de ese vehículo debe subsanar esas deficiencias sin demora. En caso de deficiencias graves, debe retirarse la matrícula del vehículo hasta que hayan sido totalmente subsanadas.
- (22) Tras cada inspección debe expedirse un certificado de inspección técnica que incluya, entre otras cosas, información sobre la identidad del vehículo y sobre los resultados. Para garantizar un seguimiento correcto

de las inspecciones técnicas, los Estados miembros deben recoger esa información y mantenerla en una base de datos.

- (23) Se considera que el fraude en los cuentakilómetros afecta a entre el 5 % y el 12 % de las ventas de vehículos de ocasión, lo que supone un coste considerable para la sociedad estimado en varios miles de millones de euros cada año, y se traduce en una evaluación incorrecta del estado de un vehículo. Para combatir el fraude en los cuentakilómetros, conviene consignar el kilometraje en el certificado de inspección técnica e imponer la obligación de presentar el certificado de la inspección anterior, pues así se facilitaría la detección de cualquier manipulación del cuentakilómetros. Además, el fraude en los cuentakilómetros debe considerarse más sistemáticamente un delito sancionable.
- (24) En varios Estados miembros realizan inspecciones técnicas un número muy elevado de centros privados acreditados. Para un intercambio de información eficaz entre los Estados miembros, conviene designar puntos de contacto nacionales y establecer unos procedimientos comunes en cuanto, como mínimo, a los plazos y la naturaleza de la información que ha de transmitirse.
- (25) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen de regulación de los vehículos durante toda su vida útil, desde la homologación al desguace, pasando por la matriculación y las inspecciones. El desarrollo e interconexión de las bases de datos de vehículos de los Estados miembros y los fabricantes debe, en principio, contribuir a aumentar la eficacia de toda la cadena administrativa y a reducir costes y cargas. Conviene, por tanto, que la Comisión realice un estudio sobre la viabilidad y los costes-beneficios de la creación de una plataforma electrónica europea de información sobre vehículos.
- (26) Para completar el presente Reglamento con más pormenores técnicos, conviene delegar a la Comisión competencias para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con objeto de reflejar, cuando proceda, la evolución de la legislación de la UE sobre homologación en relación con las categorías de vehículos y para tener en cuenta la necesidad de actualizar los anexos al progreso técnico. Reviste especial importancia que, durante la fase preparatoria, la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (27) A fin de garantizar la aplicación uniforme del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Los poderes de ejecución deben ejercerse de acuerdo 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.
- (28) Las instalaciones y equipos utilizados en los centros de inspección técnica deben cumplir los requisitos aplicables a esos controles. Habida cuenta de que eso requiere grandes inversiones y adaptaciones, que quizás no puedan realizarse de inmediato, debe concederse un período de cinco años para cumplir esos requisitos. Debe preverse también un período de cinco años para que los órganos de supervisión cumplan todos los criterios y requisitos aplicables a la autorización y supervisión de los centros de inspección técnica.
- (29) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de requisitos mínimos comunes y de normas armonizadas sobre las inspecciones técnicas de vehículos en la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.
- (30) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, tal y como se contempla en el artículo 6 del Tratado de la Unión Europea.
- (31) El presente Reglamento actualiza los requisitos técnicos de la Directiva 2009/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques²², y amplía su ámbito de aplicación para incluir, en particular, el establecimiento de centros

²¹ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

²² DO L 141 de 6.6.2009, p. 12.

de inspección técnicas y de sus órganos de supervisión, así como la designación de inspectores a los que se encomendará la realización de las inspecciones. Esa Directiva, por tanto, debe derogarse. Además, el presente Reglamento incorpora las normas previstas en la Recomendación 2010/378/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE²³, con objeto de regular mejor los métodos aplicados durante esas inspecciones.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece un régimen de inspecciones técnicas periódicas de vehículos.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos con una velocidad nominal superior a 25 km/h pertenecientes a las siguientes categorías, definidas en las Directivas 2002/24/CE, 2007/46/CE y 2003/37/CE:
 - vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, utilizados para el transporte de pasajeros, y con un máximo de ocho plazas, excluida la del conductor – vehículos de la categoría M1;
 - vehículos de motor utilizados para el transporte de pasajeros con más de ocho plazas, excluida la del conductor – vehículos de las categorías M2 y M3;
 - vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, utilizados en general para el transporte de mercancías por carretera, con una masa máxima admisible no superior a 3 500 kg – vehículos de la categoría N1;
 - vehículos de motor utilizados para el transporte de mercancías, con una masa máxima admisible superior a 3 500 kg – vehículos de las categorías N2 y N3;
 - remolques y semirremolques con una masa máxima admisible no superior a 3 500 kg – vehículos de las categorías O1 y O2;
 - remolques y semirremolques con una masa máxima admisible superior a 3 500 kg – vehículos de las categorías O3 y O4;
 - vehículos de dos o tres ruedas – vehículos de las categorías L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e y L7e;
 - tractores de ruedas con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h – vehículos de la categoría T5.
2. El presente Reglamento no se aplicará a los vehículos siguientes:
 - vehículos de interés histórico;
 - vehículos pertenecientes a las fuerzas armadas y a los servicios de bomberos, de protección civil y de asistencia o salvamento;
 - vehículos utilizados por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras, con una velocidad nominal máxima no superior a 40 km/h;

²³ DO L 173 de 8.7.2010, p. 74.

- vehículos especiales que transporten material de circo y atracciones de feria, con una velocidad nominal máxima no superior a 40 km/h y que solo se utilicen en el territorio del Estado miembro considerado.
3. Los Estados miembros podrán introducir requisitos nacionales aplicables a las inspecciones técnicas de los vehículos indicados en el apartado 2 matriculados en su territorio.

Artículo 3 **Definiciones**

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «vehículo», todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles;
- 2) «vehículo de motor», todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios y que tenga una velocidad nominal máxima superior a 25 km/h;
- 3) «remolque», todo vehículo con ruedas no autopropulsado, diseñado y fabricado para ser remolcado por un vehículo de motor;
- 4) «semirremolque», todo remolque diseñado para ser enganchado a un vehículo de motor de tal forma que parte de él repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso y del peso de su carga sea soportada por dicho vehículo;
- 5) «vehículos de dos o tres ruedas», todo vehículo de dos ruedas provisto de un motor, con o sin sidecar, así como los triciclos y los cuatriciclos;
- 6) «vehículo matriculado en un Estado miembro», vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro;
- 7) «vehículo de interés histórico», todo vehículo que reúna todas las condiciones siguientes:
 - se fabricó hace treinta años como mínimo;
 - su mantenimiento se realiza con piezas de recambio que reproducen los componentes históricos del vehículo;
 - no se han modificado en modo alguno las características técnicas de sus principales componentes, como el motor, los frenos, la dirección o la suspensión; y
 - su apariencia no ha sufrido ningún cambio.
- 8) «titular del certificado de matriculación», la persona a cuyo nombre esté matriculado el vehículo;
- 9) «inspección técnica de vehículos», la verificación de que las piezas y componentes de un vehículo son conformes con las características de seguridad y de protección del medio ambiente vigentes en el momento de su homologación, su primera matriculación o puesta en circulación, así como de su adaptación;
- 10) «homologación», cualquier categoría de homologación a que se refiere la Directiva 2007/46/CE;
- 11) «deficiencias», fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica;
- 12) «certificado de inspección técnica», un certificado expedido por la autoridad competente o un centro de inspección técnica en el que se haya consignado el resultado de la inspección y la evaluación global del vehículo;
- 13) «inspector», una persona autorizada por un Estado miembro para realizar inspecciones técnicas en un centro de inspección o en nombre de una autoridad competente;
- 14) «autoridad competente», una autoridad u órgano público responsable de gestionar el sistema nacional de inspecciones técnicas, e incluso, cuando proceda, de realizar las inspecciones;

- 15) «centro de inspección técnica», órganos o establecimientos públicos o privados, incluidos los que realizan reparaciones de vehículos, autorizados por un Estado miembro a realizar inspecciones técnicas;
- 16) «órgano de supervisión», un órgano establecido por un Estado miembro, que es responsable de la autorización y supervisión de los centros de inspección técnica.

CAPÍTULO II OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 4 **Responsabilidades**

1. Los vehículos de motor y sus remolques se someterán a inspecciones periódicas de acuerdo con el presente Reglamento en el Estado miembro en el que estén matriculados.
2. Las inspecciones técnicas las realizará únicamente la autoridad competente del Estado miembro o centros de inspección por él acreditados.
3. Los fabricantes de vehículos facilitarán a los centros de inspección técnica o, cuando proceda, a la autoridad competente, acceso a la información técnica necesaria para realizar las inspecciones, como se establece en el anexo I. La Comisión adoptará normas sobre los procedimientos de acceso a la información técnica a que se refiere el anexo I, siguiendo el procedimiento de examen previsto en el artículo 16, apartado 2.
4. El titular del certificado de matriculación será responsable de que, en todo momento, el vehículo sea seguro y esté en condiciones de circular.

CAPÍTULO III REQUISITOS APLICABLES A LAS INSPECCIONES TÉCNICAS

Artículo 5 **Fecha y frecuencia de las inspecciones**

1. Los vehículos se someterán a inspección técnica en cada fecha aniversario de la primera matriculación, como mínimo según los intervalos siguientes:
 - Vehículos de las categorías L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e y L7e: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación; a continuación, dos años después, y a partir de entonces, cada año.
 - Vehículos de las categorías M1, N1 y O2: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación; a continuación, dos años después, y a partir de entonces, cada año.
 - Vehículos de la categoría M1 matriculados como taxis o ambulancias, vehículos de las categorías M2, M3, N2, N3, T5, O3 y O4: un año después de la fecha de la primera matriculación; después, cada año.
2. Si en la primera inspección técnica tras la primera matriculación, un vehículo de las categorías M1 o N1 ha alcanzado un kilometraje de 160 000 km, se someterá después a inspección cada año.
3. El titular del certificado de matriculación podrá solicitar al centro de inspección técnica o a la autoridad competente, si procede, pasar la inspección técnica durante un periodo comprendido entre el primer día del mes anterior al mes de la fecha aniversario mencionada en el apartado 1 y el último día del segundo mes siguiente a esa fecha, sin que ello afecte a la fecha de la siguiente inspección.
4. No obstante la fecha de la última inspección técnica, la autoridad competente puede exigir que un vehículo se someta a inspección o a pruebas adicionales antes de la fecha indicada en los apartados 1 y 2 en los casos siguientes:

- tras un accidente que haya provocado daños graves en los principales componentes relacionados con la seguridad del vehículo, como las ruedas, la suspensión, las zonas de deformación, la dirección o los frenos;
- cuando los componentes y sistemas de seguridad y de protección del medio ambiente del vehículo hayan sido alterados o modificados;
- en caso de cambio de titular del certificado de matriculación.

Artículo 6

Objeto de la inspección y métodos aplicados

1. La inspección técnica abarcará los ámbitos indicados en el anexo II, punto 2.
2. Respecto a cada uno de los ámbitos a que se refiere el apartado 1, las autoridades competentes del Estado miembro o el centro de inspección técnica inspeccionarán, como mínimo, los elementos indicados en el anexo II, punto 3, utilizando el correspondiente método aplicable.

Artículo 7

Evaluación de las deficiencias

1. En relación con cada uno de los elementos objeto de inspección, el anexo III ofrece una lista de posibles deficiencias, junto con su nivel de gravedad.
2. Durante una inspección técnica, el inspector atribuirá a cada deficiencia observada un nivel de gravedad, y la clasificará en una de las categorías siguientes:
 - deficiencias técnicas menores que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo, y otros incumplimientos menores;
 - deficiencias graves que pueden perjudicar a la seguridad del vehículo o poner en peligro a otros usuarios de la carretera, así como otros incumplimientos más significativos;
 - deficiencias peligrosas que crean un riesgo inmediato y directo para la seguridad vial de tal magnitud que hace que el vehículo no deba usarse en carretera en ninguna circunstancia.
3. Un vehículo que presente deficiencias dentro de más de una de las categorías a que se refiere el apartado 2 se clasificará en la categoría correspondiente a la deficiencia más grave. Un vehículo que presente varias deficiencias dentro de una misma categoría se clasificará en la categoría de gravedad superior si el efecto combinado de esas deficiencias constituye un riesgo más elevado para la seguridad vial.

Artículo 8

Certificado de inspección técnica

1. El centro de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente que inspeccionó un vehículo, expedirá un certificado de inspección técnica para ese vehículo en el que se consignarán, como mínimo, los elementos indicados en el anexo IV.
2. El centro de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente, entregará el certificado o, en caso de certificado electrónico, una copia impresa del mismo debidamente certificada, a la persona que haya presentado el vehículo a inspección.
3. A partir de la entrada en vigor del presente Reglamento y a más tardar tres años después, los centros de inspección técnica comunicarán por vía electrónica a la autoridad competente del Estado miembro la información que figura en los certificados de inspección técnica que expidan. Esa notificación tendrá lugar en un plazo de tiempo razonable tras la emisión de los certificados. Hasta esa fecha, los centros de inspección técnica podrán comunicar esa información a la autoridad competente por otros medios. La autoridad competente conservará esa información durante los treinta y seis meses siguientes a la fecha de su recepción.

4. A efectos de comprobación del kilometraje, y si esa información no ha sido comunicada por vía electrónica después de la inspección técnica anterior, el inspector solicitará a la persona que presente el vehículo que muestre el certificado expedido tras la inspección técnica precedente.
5. Los resultados de la inspección técnica se notificarán a la autoridad de matriculación del vehículo. Esa notificación incluirá la información que figura en el certificado de inspección técnica.

Artículo 9

Seguimiento de las deficiencias

1. Si un vehículo presenta solo deficiencias menores, el titular del certificado de matriculación velará por subsanarlas sin demora. El vehículo no tendrá necesariamente que pasar otra inspección.
2. En caso de deficiencias graves, la autoridad competente decidirá en qué condiciones podrá utilizarse el vehículo antes de someterse a otra inspección. Esa nueva inspección se realizará en las seis semanas siguientes a la primera visita.
3. Si las deficiencias son peligrosas, el vehículo no circulará en la vía pública y se retirará su matrícula, de conformidad con el artículo 3*bis* de la Directiva XXX del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos²⁴, hasta que se hayan subsanado las deficiencias y se haya expedido un nuevo certificado de inspección técnica que demuestre que el vehículo está en condiciones de circular.

Artículo 10

Prueba de inspección

El centro de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente del Estado miembro que haya realizado la inspección de un vehículo matriculado en su territorio, expedirá una prueba a cada vehículo que la haya superado con éxito. En la prueba se indicará la fecha de la siguiente inspección técnica.

Cada Estado miembro reconocerá las pruebas expedidas de acuerdo con el apartado 1.

CAPÍTULO IV DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS

Artículo 11

Instalaciones y equipos de inspección

1. Las instalaciones y los equipos utilizados para realizar las inspecciones técnicas de vehículos cumplirán los requisitos técnicos mínimos previstos en el anexo V.
2. Los centros de inspección o, si procede, la autoridad competente, mantendrán sus instalaciones y equipos de acuerdo con las especificaciones proporcionadas por el fabricante.
3. Todos los equipos de medición se calibrarán periódicamente de acuerdo con las especificaciones proporcionadas por el fabricante.

Artículo 12

Inspectores

1. Las inspecciones técnicas de vehículos las realizarán inspectores que cumplan los requisitos mínimos de competencia y formación establecidos en el anexo VI.

²⁴ DO L XXX de XX.XX.XXXX, p. XX.

2. Los Estados miembros concederán un certificado a los inspectores que cumplan esos requisitos mínimos de competencia y formación. Ese certificado contendrá, como mínimo, la información indicada en el anexo VI, punto 3.
3. Los inspectores contratados por las autoridades competentes de los Estados miembros o por un centro de inspección en la fecha de aplicación del presente Reglamento estarán exentos de los requisitos establecidos en el anexo VI, punto 1. Los Estados miembros concederán a esos inspectores un certificado de equivalencia.
4. Cuando realicen una inspección técnica, los inspectores no tendrán ningún conflicto de intereses, en particular por motivos económicos, personales o familiares, con el titular del certificado de matriculación del vehículo inspeccionado.
5. El centro de inspección técnica informará a la persona que presente el vehículo de las reparaciones que deban realizarse y no modificará los resultados de la inspección con fines comerciales.
6. Los resultados de una inspección realizada por un inspector solo podrán ser modificados por el órgano de supervisión cuando sean manifiestamente incorrectos.

Artículo 13

Autorización y supervisión de centros de inspección técnica de vehículos

1. Los órganos de gestión realizarán, como mínimo, las tareas previstas en el anexo VII, punto 1, y cumplirán los requisitos establecidos en los puntos 2 y 3 de ese mismo anexo.

Los Estados miembros publicarán las normas y procedimientos que rigen la organización, las tareas y los requisitos aplicables al personal de los órganos de supervisión.

Los órganos de supervisión serán independientes de los centros de inspección técnica y de los fabricantes de vehículos.
2. Los centros de inspección técnica explotados directamente por una autoridad competente estarán exentos de los requisitos sobre autorización y supervisión.

CAPÍTULO V

COOPERACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Artículo 14

Cooperación administrativa entre Estados miembros

1. Los Estados miembros designarán un punto de contacto nacional encargado del intercambio de información con los demás Estados miembros y la Comisión en lo que respecta a la aplicación del presente Reglamento.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el nombre y dirección de sus puntos de contacto nacionales a más tardar [*un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento*] y le notificarán sin demora cualquier cambio que se haya producido en esos datos. La Comisión elaborará la lista de todos los puntos de contacto nacionales y la transmitirá a los Estados miembros.

Artículo 15

Plataforma electrónica de información sobre vehículos

La Comisión estudiará la viabilidad y los costes-beneficios de una plataforma electrónica europea de información sobre vehículos con vistas al intercambio de información en relación con la inspección técnica entre las autoridades de los Estados miembros responsables de las inspecciones, de la matriculación y de la homologación, los centros de inspección técnica y los fabricantes de vehículos.

Basándose en ese estudio, la Comisión presentará y analizará diferentes opciones, incluida la posibilidad de suprimir el requisito de la prueba de inspección a que se refiere el artículo 10. A más tardar dos años después de la fecha de

aplicación del presente Reglamento, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de los resultados del examen y presentará, si procede, una propuesta legislativa.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES SOBRE PODERES DE EJEUCIÓN Y PODERES DELEGADOS

Artículo 16

Comité de Inspección Técnica de Vehículos

1. La Comisión estará asistida por un Comité. Ese Comité será un comité a tenor del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011. Si es necesario obtener el dictamen del Comité por procedimiento escrito, este se dará por terminado sin resultado cuando así lo decida el presidente del Comité o lo pida una mayoría simple de sus miembros dentro del plazo de entrega del dictamen.

Artículo 17

Actos delegados

Se confieren a la Comisión poderes para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 19, con vistas a:

- actualizar, llegado el caso, el artículo 2, apartado 1, y el artículo 5, apartados 1 y 2, para reflejar los cambios introducidos en las categorías de vehículos como consecuencia de modificaciones de la legislación a que se refiere el artículo 3, apartado 1;
- adaptar los anexos al progreso técnico con objeto de reflejar la evolución de la legislación internacional o de la Unión.

Artículo 18

Ejercicio de la delegación

1. Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 17 se confiere por tiempo indefinido a partir de *[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]*.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 17 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 su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en la fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 17 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

CAPÍTULO VII DISPOSICIONES FINALES

Artículo 19 **Sanciones**

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones serán eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.
2. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que la manipulación de un cuentakilómetros se considere un delito sancionable con multas eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.
3. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión el [un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento], a más tardar, y le comunicarán de inmediato cualquier modificación posterior.

Artículo 20 **Disposiciones transitorias**

1. Las instalaciones y equipos a que se refiere el artículo 11 que no cumplan los requisitos mínimos establecidos en el anexo V el [fecha de aplicación del presente Reglamento] podrán utilizarse para realizar inspecciones técnicas durante un período máximo de cinco años después de esa fecha.
2. Los Estados miembros aplicarán los requisitos previstos en el anexo VII a más tardar a partir del quinto año siguiente a la fecha de aplicación del presente Reglamento.

Artículo 21 **Derogación**

Quedan derogadas la Directiva 2009/40/CE y la Recomendación 2010/378/UE de la Comisión con efectos a partir del [fecha de aplicación del presente Reglamento].

Artículo 22 **Entrada en vigor y aplicación**

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

Será aplicable a partir del [doce meses después de su entrada en vigor].

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

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

Termini de formulació d'observacions

Tramesa a la Comissió

Termini: 4 dies hàbils (del 03.09.2012 al 06.09.2012).

Finiment del termini: 07.09.2012; 09:30 h.

Acord: Presidència del Parlament, 31.07.2012.

Comissió competent: Comissió d'Interior.

Acord: Presidència del Parlament, 31.07.2012.

— **Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de la Directiva 1999/37/CE del Consell, relativa als documents de matriculació dels vehicles**
Tram. 295-00214/09

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 26.07.2012
Reg. 74860 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 31.07.2012

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR LA QUE SE MODIFICA LA DIRECTIVA 1999/37/CE DEL CONSEJO, RELATIVA A LOS DOCUMENTOS DE MATRICULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS [COM (2012) 381 FINAL] [2012/0185 (COD)] PAQUETE SOBRE LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

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, 13.7.2012
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

Paquete sobre la inspección técnica de vehículos

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- Motivación y objetivos de la propuesta

El objetivo del paquete sobre la inspección técnica de vehículos es fomentar y garantizar la aplicación de la inspección técnica de los vehículos de motor y sus remolques a fin de reforzar la seguridad vial y la protección del medio ambiente.

La propuesta quiere contribuir a lograr el objetivo, previsto en las Orientaciones Políticas sobre Seguridad Vial 2011-2020¹, de reducir a la mitad el número de accidentes mortales en carretera de aquí a 2020. También propiciará la disminución de las emisiones del transporte por carretera achacables a un mal mantenimiento de los vehículos.

Así pues, la propuesta pretende mejorar la aplicación del régimen de inspecciones técnicas de vehículos y de inspecciones en carretera, sobre todo cuando el estado técnico de un vehículo supone un riesgo inmediato para la seguridad vial, introduciendo medidas tales como la retirada temporal o la cancelación definitiva de la matrícula del vehículo.

¹ COM(2010) 389 final.

- Contexto general

Antes de poder comercializar un vehículo, este tiene que cumplir todos los requisitos pertinentes relativos a la homologación de tipo u homologación individual que garantizan que responde a un nivel óptimo de seguridad y protección del medio ambiente. Todos los Estados miembros están obligados a matricular por primera vez cualquier vehículo que haya obtenido la homologación europea, sobre la base del Certificado de Conformidad expedido por el fabricante. Esa matriculación autoriza de forma oficial al vehículo a circular por la vía pública y, a partir de ese momento, empiezan a contar los plazos correspondientes a los distintos requisitos del vehículo.

Tras la homologación, los vehículos en circulación tienen que someterse a inspecciones técnicas periódicas. La finalidad de esas inspecciones es garantizar que los vehículos se mantengan en condiciones de circular, sigan siendo seguros y no representen ningún peligro para el conductor ni los demás usuarios de la vía pública. A tal fin, los vehículos se inspeccionan para comprobar su conformidad con ciertos requisitos, por ejemplo en relación con la seguridad y la protección del medio ambiente, así como en materia de adaptación. Los vehículos de transporte comercial de mercancías con una masa máxima superior a 3,5 toneladas y los vehículos de transporte comercial de personas con una capacidad superior a 8 pasajeros, por su uso regular e intensivo con fines principalmente profesionales, están sujetos, además, a inspecciones en carretera ad hoc en las que se comprueba si cumplen una serie de requisitos técnicos y ambientales; esas inspecciones pueden realizarse en cualquier momento y en cualquier lugar de la UE.

Durante su vida útil, un vehículo puede volver a matricularse en más ocasiones porque cambie de propietario o porque se transfiera con carácter permanente a otro Estado miembro. Deben introducirse igualmente disposiciones sobre el procedimiento de matriculación de vehículos para que los que representen un riesgo inmediato para la seguridad vial no puedan circular por la vía pública.

La finalidad de la matriculación de un vehículo es autorizar su puesta en circulación en la vía pública. Esa autorización se materializa en la colocación de una placa de matrícula en el vehículo y en la concesión de un certificado de matriculación.

- Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

La propuesta modificará los requisitos vigentes previstos en el actual marco legislativo sobre los documentos de matriculación de los vehículos².

En comparación con la legislación en vigor, la propuesta establece unas definiciones más precisas sobre el lugar de matriculación y sobre la retirada y la cancelación de una matrícula. También se proponen requisitos sobre registros electrónicos de matriculaciones y sobre el seguimiento de las notificaciones de los resultados de las inspecciones técnicas, así como sobre la rematriculación y la destrucción de vehículos.

- Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

La propuesta es coherente con el objetivo de la UE de lograr unas carreteras más seguras, previsto en el Libro Blanco sobre el Transporte³, y pretende aplicar la estrategia específica para unos vehículos más seguros expuesta en las Orientaciones Políticas sobre Seguridad Vial para 2011-2020.

Por último, es congruente con las recomendaciones sobre el relanzamiento de la política del mercado único, previsto en el Informe Monti de mayo de 2010⁴, relacionadas con la reducción de los obstáculos administrativos al movimiento transfronterizo de coches de ocasión.

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

- Consulta con las partes interesadas

Métodos de consulta

Durante la elaboración del paquete propuesto de medidas sobre la inspección técnica de vehículos, la Comisión ha consultado a las partes interesadas de diversas formas:

² Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos, en su versión modificada.

³ COM(2011) 144 final.

⁴ http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_es.pdf.

- Se ha realizado una consulta general en Internet sobre todos los aspectos de la propuesta.
- Se han organizado talleres en los que se consultó con expertos y partes interesadas.
- Se ha realizado un estudio sobre las opciones futuras en cuanto a la ejecución de las inspecciones técnicas de vehículos en la Unión Europea para identificar posibles medidas y elaborar una herramienta de análisis coste-beneficio de los efectos de la inspección técnica.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

En la consulta a través de Internet, las partes interesadas plantearon varios asuntos. La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta informa en detalle de las principales cuestiones planteadas y expone cómo se han tenido en cuenta.

Entre el 29 de julio y el 24 de septiembre de 2010 se llevó a cabo una consulta pública en Internet. La Comisión recibió 9 653 respuestas de ciudadanos, autoridades de los Estados miembros, proveedores de equipos, centros de inspección técnica de vehículos, asociaciones de talleres mecánicos y fabricantes de automóviles.

Los resultados pueden consultarse en http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Obtención y utilización de asesoramiento técnico

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

La propuesta requirió la evaluación de distintas opciones de reglamentación y sus correspondientes impactos económico, social y medioambiental.

Metodología utilizada

Un consultor externo (Europe Economics) ha realizado un estudio sobre los impactos de una serie de opciones, utilizando varios informes científicos y de evaluación, en particular como fuente de modelos y datos para calcular los costes y beneficios de cada una de ellas. Entre los estudios más utilizados cabe citar los siguientes:

- Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la aplicación por parte de los Estados miembros de la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad. Periodos 2005–2006 y 2007–2008 [COM(2010) 754 final].
- AUTOFORE (2007).
- «MOT Scheme Evidence-base». Informe del Ministerio de Transporte del Reino Unido (2008).
- DEKRA, «Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads».
- DEKRA, «Road Safety Report on Trucks 2009».
- DEKRA, «Motorcycle road safety report 2010».
- Informes TÜV 2009/2010.

Medios utilizados para publicar los dictámenes técnicos

La totalidad de los informes de investigación finalizados y aprobados están o estarán disponibles en el sitio web de la DG de Movilidad y Transportes.

- Evaluación de impacto

En relación con los principales aspectos de la propuesta se examinaron las siguientes opciones:

- a) Mantener la legislación vigente. Esta opción es la situación de referencia con la que se comparan los efectos de las demás opciones. No se introduciría ningún cambio en el actual marco jurídico de la UE. Tampoco se adaptaría a corto plazo el anexo técnico de la Directiva 2009/40/CE, ya que ha sido modificado

recientemente mediante comitología por la Directiva 2010/48/UE. Por consiguiente, no habría ningún cambio en el alcance y la frecuencia de las inspecciones, ni se adoptarían nuevas medidas en relación con el intercambio de información. Seguiría sin haber un marco para el intercambio de datos.

- b) Legislación indicativa. Esta opción consiste en mejorar la aplicación y el control de la aplicación de la legislación vigente. No se promulgaría nueva legislación, pero la Comisión redoblaría esfuerzos y adoptaría nuevas medidas para mejorar la calidad de las inspecciones y su ejecución, así como para fomentar el intercambio de información.
- c) Planteamiento legislativo. Esta opción se basaría en dos elementos:
 - Para cumplir el objetivo específico de reforzar la seguridad de los vehículos en circulación, el primer elemento consistiría en revisar al alza las normas mínimas de la UE sobre las inspecciones técnicas periódicas y las inspecciones en carretera imprevistas, así como en establecer normas obligatorias. Esto es fundamental para evitar que deficiencias en el sistema reduzcan la eficacia de la ejecución de la inspección técnica en su conjunto.
 - Para cumplir el objetivo específico de poner a disposición los datos necesarios para las inspecciones técnicas y los datos sobre los resultados de estas, el segundo elemento del régimen completo incluiría, en una segunda fase, el posible establecimiento de un sistema armonizado de intercambio de información en la UE que conectara las bases de datos existentes para una ejecución más eficaz del paquete de medidas de la UE sobre la inspección técnica de vehículos.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- Resumen de la acción propuesta

La propuesta introduce las definiciones de retirada y cancelación de una matrícula.

Con ello se garantiza que los vehículos que constituyen un riesgo inmediato para la seguridad vial por presentar deficiencias peligrosas no puedan circular, retirándoles la matrícula hasta que pasen con éxito otra inspección técnica. Para reducir la carga administrativa, no ha de ser necesario seguir de nuevo el proceso de matriculación cuando se restituya la matrícula.

Por otra parte, la propuesta prevé también la cancelación automática de la matrícula original de un vehículo que vuelva a matricularse en otro Estado miembro. De ese modo se evita que un mismo vehículo tenga varias matrículas de distintos Estados miembros. Si no fuera así, el vehículo tendría que pasar inspecciones técnicas en cada uno de esos países, porque esa obligación está asociada al Estado miembro de matriculación.

Las matrículas de los vehículos que, tras una inspección periódica, tuvieran que enviarse al desguace y las de los que han sido declarados «al final de su vida útil» se cancelarán tras la recepción de la correspondiente notificación.

La propuesta prevé también el establecimiento de registros electrónicos de matriculaciones que contengan toda la información al respecto. Esos datos estarán accesibles a efectos de las inspecciones técnicas, ya que en los certificados de matriculación solo consta parte de esa información. Ese registro permite realizar un seguimiento tras la notificación de los resultados de las inspecciones técnicas, de la rematriculación y de la destrucción de un vehículo.

La Comisión estará facultada para adaptar, mediante actos delegados, los anexos al progreso técnico y a la evolución de la legislación sobre homologación de la UE en relación con el contenido de los certificados de conformidad.

- Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- Principio de subsidiariedad

La propuesta no forma parte de las competencias exclusivas de la Unión, por lo que se aplica el principio de subsidiariedad.

Los Estados miembros no pueden alcanzar suficientemente por sí mismos los objetivos de la propuesta por el motivo que se expone a continuación: los requisitos vigentes no se aplican de forma uniforme en los Estados miembros, lo cual crea grandes discrepancias a la hora de aplicar el régimen de inspecciones técnicas y de inspecciones en carretera, con las consiguientes repercusiones negativas sobre la seguridad vial y el mercado interior. Para que pueda darse un

flujo de información constante entre los Estados miembros, el contenido de los registros de matriculaciones debe estar armonizado para todos los Estados miembros.

La propuesta, por tanto, cumple el principio de subsidiariedad.

- Principio de proporcionalidad

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

Como pone de manifiesto la evaluación de impacto, la propuesta cumple el principio de proporcionalidad, ya que no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos relacionados con el refuerzo de la seguridad vial y de la protección del medio ambiente mediante la aplicación de un régimen de inspecciones técnicas de vehículos y la creación del marco propicio a un flujo constante de información.

- Instrumento elegido

Instrumento propuesto: modificación de una directiva existente.

Resulta adecuado proceder a la modificación de la Directiva vigente.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

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

2012/0185 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos

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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁵,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁶,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen que garantiza que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Ese régimen

⁵ DO C de , p.

⁶ DO C de , p.

debe abarcar la inspección técnica periódica de todos los vehículos y las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por carretera, así como disposiciones sobre un procedimiento de matriculación de vehículos que garanticen que no se utilicen en la vía pública aquellos que representen un riesgo inmediato para la seguridad vial.

- (2) La matrícula de un vehículo lo autoriza a circular por la vía pública. La Directiva 1999/37/CE, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos⁷, solo se aplica a la concesión de una matrícula a los vehículos. No obstante, debe ser posible retirar la matrícula de un vehículo durante un tiempo determinado, especialmente cuando su utilización en la vía pública pueda constituir un riesgo por el estado técnico en que se encuentre. Para reducir la carga administrativa generada por la retirada de una matrícula, no ha de ser necesario seguir de nuevo el proceso de matriculación cuando esta se restituya.
- (3) Debe preverse la posibilidad de cancelar la matrícula de un vehículo, por ejemplo cuando se rematricule en otro Estado miembro o cuando se desguace o desmonte.
- (4) La información sobre los vehículos debe conservarse en registros nacionales para reducir las cargas administrativas y facilitar el intercambio de información entre Estados miembros.
- (5) Cuando durante una inspección técnica se detecten deficiencias peligrosas en un vehículo, las autoridades competentes deben retirarle la matrícula hasta que haya pasado una nueva inspección.
- (6) Para completar la presente Directiva con más pormenores técnicos, conviene delegar a la Comisión competencias para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con objeto de adaptar los anexos al progreso técnico y a la evolución de la legislación de la UE sobre homologación en relación con los certificados de conformidad. Reviste especial importancia que, durante la fase preparatoria, la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (7) De conformidad con la Declaración política conjunta de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos de 28 de septiembre de 2011, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de sus medidas de transposición, cuando esté justificado, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 1999/37/CE queda modificada como sigue:

1. El apartado 1 del artículo 1 se sustituye por lo siguiente:

«La presente Directiva se aplicará a los documentos utilizados por los Estados miembros en relación con la matriculación de vehículos.».

2. En el artículo 2 se añaden las letras siguientes:

«e) "retirada de una matrícula": la suspensión por un período de tiempo limitado de la autorización de circulación de un vehículo por la vía pública; esta medida no requiere un nuevo proceso de matriculación;

f) "cancelación de una matrícula": la suspensión permanente de la autorización de circulación de un vehículo por la vía pública; esta medida requiere un nuevo proceso de matriculación.».

3. En el artículo 3 se añade el apartado siguiente:

⁷ DO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

- «4. Los Estados miembros conservarán en un registro electrónico los datos de todos los vehículos matriculados en su territorio. Los datos introducidos en ese registro deben contener todos los elementos previstos en el anexo I, así como los resultados de las inspecciones técnicas obligatorias con arreglo al Reglamento XX/XX/XX [relativo a la inspección técnica periódica de vehículos]. Los Estados miembros pondrán los datos técnicos sobre los vehículos a disposición de las autoridades competentes o de los centros de inspección técnica.».

4. Se añade el siguiente artículo:

«Artículo 3 bis

1. Si la autoridad de matriculación de un Estado miembro recibe la notificación de que en la inspección técnica de un vehículo se han detectado deficiencias graves en el sentido del artículo 7 del Reglamento XX/XX/XX [relativo a la inspección técnica periódica de vehículos], retirará la matrícula de ese vehículo y lo someterá a una nueva inspección.

La retirada será efectiva hasta que el vehículo haya superado una nueva inspección técnica. Cuando haya superado una nueva inspección, la autoridad de matriculación autorizará sin demora al vehículo para que pueda volver a circular por la vía pública.

2. Si la autoridad de matriculación de un Estado miembro recibe la notificación de que un vehículo ha sido objeto de tratamiento como vehículo al final de su vida útil con arreglo a la Directiva 2000/53/CE⁸, cancelará la matrícula de ese vehículo e introducirá esa información en su registro electrónico.».

5. En el artículo 5 se añade el apartado siguiente:

- «3. Si un Estado miembro recibe la notificación de que un vehículo se ha vuelto a matricular en otro Estado miembro, cancelará la matrícula de ese vehículo en su territorio.».

6. Los artículos 6 y 7 se sustituyen por lo siguiente:

«Artículo 6
Actos delegados

Se confieren a la Comisión poderes para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 7, con vistas a adaptar los anexos al progreso técnico.

Artículo 7
Ejercicio de la delegación

1. Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 6 se confiere por tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 6 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 su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en la fecha posterior que en ella se especifique. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

⁸ DO L 269 de 21.10.2000, p. 34.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 6 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. Este plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».

Artículo 2 **Transposición**

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [XXXX], 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 esas disposiciones.

Los Estados miembros aplicarán dichas disposiciones a partir del [36 meses después de la entrada en vigor de 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 **Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió d'Interior.
Acord: Presidència del Parlament, 31.07.2012.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 03.09.2012 al 06.09.2012).
Finiment del termini: 07.09.2012; 09:30 h.
Acord: Presidència del Parlament, 31.07.2012.

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a les inspeccions tècniques en carretera de vehicles comercials que circulen en la Unió i pel qual es deroga la Directiva 2000/30/CE**

Tram. 295-00215/09

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 26.07.2012
Reg. 74861 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 31.07.2012

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LAS INSPECCIONES TÉCNICAS EN CARRETERA DE VEHÍCULOS COMERCIALES QUE CIRCULAN EN LA UNIÓN Y POR EL QUE SE DEROGA LA DIRECTIVA 2000/30/CE (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2012) 382 FINAL] [2012/0186 (COD)] PAQUETE SOBRE LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

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, 13.7.2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Paquete sobre la inspección técnica de vehículos

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por el que se deroga la Directiva 2000/30/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- Motivación y objetivos de la propuesta

El objetivo de la propuesta es establecer normas armonizadas y actualizadas sobre las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos de motor y sus remolques, a fin de reforzar la seguridad vial y la protección del medio ambiente.

La propuesta quiere contribuir a lograr el objetivo, previsto en las Orientaciones Políticas sobre Seguridad Vial 2011-2020¹, de reducir a la mitad el número de accidentes mortales en carretera de aquí a 2020. También propiciará la disminución de las emisiones del transporte por carretera achacables a un mal mantenimiento de los vehículos.

¹ COM(2010) 389 final.

- Contexto general

Antes de poder comercializar un vehículo, este tiene que cumplir todos los requisitos pertinentes relativos a la homologación de tipo u homologación individual que garantizan que responde a un nivel óptimo de seguridad y protección del medio ambiente. Todos los Estados miembros están obligados a matricular por primera vez cualquier vehículo que haya obtenido la homologación europea, sobre la base del Certificado de Conformidad expedido por el fabricante. Esa matriculación autoriza de forma oficial al vehículo a circular por la vía pública y, a partir de ese momento, empiezan a contar los plazos correspondientes a los distintos requisitos del vehículo.

Tras la homologación, los vehículos en circulación tienen que someterse a inspecciones técnicas periódicas. La finalidad de esas inspecciones es garantizar que los vehículos se mantengan en condiciones de circular, sigan siendo seguros y no representen ningún peligro para el conductor ni los demás usuarios de la vía pública. A tal fin, los vehículos se inspeccionan para comprobar su conformidad con ciertos requisitos, por ejemplo en relación con la seguridad y la protección del medio ambiente, así como en materia de adaptación. Los vehículos de transporte comercial de mercancías con una masa máxima superior a 3,5 toneladas y los vehículos de transporte comercial de personas con una capacidad superior a 8 pasajeros, por su uso regular e intensivo con fines principalmente profesionales, están sujetos, además, a inspecciones en carretera ad hoc en las que se comprueba si cumplen una serie de requisitos técnicos y ambientales; esas inspecciones pueden realizarse en cualquier momento y en cualquier lugar de la UE.

Durante su vida útil, un vehículo puede volver a matricularse en más ocasiones porque cambie de propietario o porque se transfiera con carácter permanente a otro Estado miembro. Deben introducirse igualmente disposiciones sobre el procedimiento de matriculación de vehículos para que los que representen un riesgo inmediato para la seguridad vial no puedan circular por la vía pública. El objetivo principal de las inspecciones técnicas en carretera es garantizar que, entre cada inspección periódica, los vehículos comerciales no presenten riesgos importantes para la seguridad vial. Se intenta también establecer unas reglas de juego comunes por lo que se refiere a la calidad del mantenimiento de los vehículos comerciales que circulan en la Unión, evitando que empresas de transporte irresponsables pretendan obtener una ventaja competitiva explotando vehículos cuyo mantenimiento es inadecuado.

- Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

El paquete de medidas sobre la inspección técnica de vehículos recogerá los requisitos vigentes del actual marco legislativo aplicable, que abarca las inspecciones², las inspecciones en carretera³ y las normas sobre matriculación de vehículos⁴.

En comparación con la legislación en vigor sobre las inspecciones técnicas en carretera, el principal objetivo de la propuesta es establecer un sistema de clasificación de riesgos con el que se pretende centrar las inspecciones en vehículos explotados por empresas con un mal historial de seguridad, recompensando así a los vehículos de empresas que se preocupan por la seguridad y la protección del medio ambiente. La propuesta prevé también nuevos requisitos sobre varias cuestiones relacionadas con la calidad de las inspecciones, a saber, los equipos, las competencias y la formación del personal y la supervisión del sistema de inspección.

- Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

La propuesta es coherente con el objetivo de la UE de lograr unas carreteras más seguras, previsto en el Libro Blanco sobre el Transporte⁵, y pretende aplicar la estrategia específica para unos vehículos más seguros expuesta en las Orientaciones Políticas sobre Seguridad Vial para 2011-2020.

Además, por lo que se refiere a los aspectos ambientales de la propuesta, los requisitos previstos contribuyen a reducir las emisiones de CO₂ y de otros contaminantes de los vehículos de motor, en consonancia con la Estrategia Europea sobre Vehículos Limpios y Energéticamente Eficientes y con la política integrada sobre energía y cambio climático (conocida como «Estrategia 2020»), y a realizar los objetivos de calidad del aire establecidos en la Directiva 2008/50/CE⁶.

² Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 141 de 6.6.2009, p. 12).

³ Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad, en su versión modificada (DO L 203 de 10.8.2000, p. 1).

⁴ Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

⁵ COM(2011) 144 final.

⁶ Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

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

- Consulta con las partes interesadas

Métodos de consulta

Durante la elaboración de la propuesta, la Comisión ha consultado a las partes interesadas de diversas formas:

- Se ha realizado una consulta general en Internet sobre todos los aspectos de la propuesta.
- Se han organizado talleres en los que se consultó con expertos y partes interesadas.
- Se ha realizado un estudio sobre las opciones futuras en cuanto a la ejecución de la inspección técnica y de las inspecciones técnicas en carretera de vehículos en la Unión Europea para identificar posibles medidas y elaborar una herramienta de análisis coste-beneficio de los efectos de la inspección técnica y de las inspecciones técnicas en carretera.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

En la consulta a través de Internet, las partes interesadas plantearon varios asuntos. La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta informa en detalle de las principales cuestiones planteadas y expone cómo se han tenido en cuenta.

Entre el 29 de julio y el 24 de septiembre de 2010 se llevó a cabo una consulta pública en Internet. La Comisión recibió 9 653 respuestas de ciudadanos, autoridades de los Estados miembros, proveedores de equipos, centros de inspección técnica de vehículos, asociaciones de talleres mecánicos y fabricantes de automóviles.

Los resultados pueden consultarse en http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Obtención y utilización de asesoramiento técnico

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

La propuesta requirió la evaluación de distintas opciones de reglamentación y sus correspondientes impactos económico, social y medioambiental.

Metodología utilizada

Un consultor externo (Europe Economics) ha realizado un estudio sobre los impactos de una serie de opciones, utilizando varios informes científicos y de evaluación, en particular como fuente de modelos y datos para calcular los costes y beneficios de cada una de ellas. Entre los estudios más utilizados cabe citar los siguientes:

- Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la aplicación por parte de los Estados miembros de la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad. Períodos 2005–2006 y 2007–2008⁷.
- AUTOFORE (2007).
- «MOT Scheme Evidence-base». Informe del Ministerio de Transporte del Reino Unido (2008).
- DEKRA, «Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads».
- DEKRA, «Road Safety Report on Trucks 2009».
- DEKRA, «Motorcycle road safety report 2010».
- Informes TÜV 2009/2010.

⁷ COM(2010) 754 final.

Medios utilizados para publicar los dictámenes técnicos

La totalidad de los informes de investigación finalizados y aprobados están o estarán disponibles en el sitio web de la DG de Movilidad y Transportes.

- Evaluación de impacto

En relación con los principales aspectos de la propuesta se examinaron las siguientes opciones:

- a) Mantener la legislación vigente. Esta opción es la situación de referencia con la que se comparan los efectos de las demás opciones. No se introduciría ningún cambio en el actual marco jurídico de la UE.
- b) Legislación indicativa. Esta opción consiste en mejorar la aplicación y el control de la aplicación de la legislación vigente. No se promulgaría nueva legislación, pero la Comisión redoblaría esfuerzos y adoptaría nuevas medidas para mejorar la calidad de las inspecciones y su ejecución, así como para fomentar el intercambio de información.
- c) Planteamiento legislativo. Esta opción se basaría en dos elementos:
 - Para cumplir el objetivo específico de reforzar la seguridad de los vehículos en circulación, el primer elemento consistiría en revisar al alza las normas mínimas de la UE sobre las inspecciones técnicas periódicas y las inspecciones en carretera imprevistas, así como en establecer normas obligatorias. Esto es fundamental para evitar que deficiencias en el sistema reduzcan la eficacia de la ejecución de la inspección técnica en su conjunto.
 - Para cumplir el objetivo específico de poner a disposición los datos necesarios para las inspecciones técnicas y los datos sobre los resultados de estas, el segundo elemento del régimen completo incluiría, en una segunda fase, el posible establecimiento de un sistema armonizado de intercambio de información en la UE que conectara las bases de datos existentes para una ejecución más eficaz del paquete de medidas de la UE sobre la inspección técnica de vehículos.

En varios Estados miembros realiza inspecciones técnicas un número muy elevado de centros privados acreditados. Para garantizar un enfoque coherente, la legislación debe prever una serie de procedimientos comunes, por ejemplo el establecimiento de unos plazos mínimos y de la información que debe presentarse.

No obstante, la evaluación de impacto ha puesto de manifiesto las ventajas de combinar un enfoque de legislación indicativa con un planteamiento legislativo. Por esa razón, los textos legislativos han incorporado las medidas indicativas analizadas en dicha evaluación.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- Resumen de la acción propuesta

Los vehículos comerciales ligeros y sus remolques serán objeto de inspecciones técnicas en carretera, ya que esta categoría de vehículos no sigue la tendencia a la baja de la mortalidad en carretera. Otros vehículos ligeros utilizados con fines comerciales, como los taxis o las ambulancias, que ya deben someterse a inspecciones técnicas anuales, no serán el objeto principal de las inspecciones en carretera, habida cuenta de que estos vehículos registran los índices de mortalidad más bajos.

Para distribuir mejor las inspecciones en carretera efectuadas por los Estados miembros, se establece el porcentaje de vehículos comerciales matriculados que debe someterse cada año a esos controles. El porcentaje previsto no superará, en total, el número de inspecciones técnicas ya realizadas en la Unión.

La selección de los vehículos se basará en el perfil de riesgo de las empresas de transporte y se centrará en las que presenten el riesgo más elevado, con objeto de reducir la carga sobre los que mantienen sus vehículos de una manera adecuada. Con las disposiciones vigentes que establece la Directiva 2000/30/CE, y tal como se indica en el informe de la Comisión sobre su aplicación⁸, se someten a inspecciones en carretera a muchos vehículos que no presentan ningún defecto. La evaluación de impacto muestra que, si se aplica una metodología de clasificación de riesgos en las

⁸ COM(2010) 754.

inspecciones en carretera, podrían evitarse alrededor de 2,3 millones de inspecciones de vehículos cuyo mantenimiento es adecuado, lo que supone un ahorro potencial para las empresas de transporte de 80,4 millones EUR. El perfil de las empresas se determinará sobre la base de los resultados de inspecciones técnicas e inspecciones en carretera anteriores, aplicando un sistema similar al establecido en la Directiva 2006/22/CE⁹ para hacer cumplir las normas en materia de períodos de conducción y descanso.

Se realizarán inspecciones en carretera más minuciosas utilizando equipos especializados en unidades móviles o en centros de inspección próximos. También se inspeccionará la sujeción de la carga. Las deficiencias que se detecten se evaluarán de acuerdo con unas normas armonizadas en función de los riesgos que supongan para la seguridad vial.

El nivel de conocimientos y competencias de los inspectores a cargo de las inspecciones en carretera deben ser por lo menos equivalentes al de los que realizan las inspecciones periódicas.

Debe intensificarse aún más la cooperación entre las autoridades policiales de los Estados miembros mediante inspecciones concertadas, iniciativas conjuntas de formación, el intercambio electrónico de datos y la puesta en común de información y experiencias. Los Estados miembros deben cooperar estrechamente y organizar con periodicidad inspecciones concertadas en las que cada país controlará en su propio territorio el objetivo seleccionado, por ejemplo el estado de los neumáticos o la sujeción de la carga.

La cooperación y el intercambio de información entre Estados miembros y con la Comisión se realizarán con más eficacia gracias a la designación de puntos de contacto nacionales.

Los informes se presentarán a la Comisión utilizando modelos normalizados.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados a efectos de la actualización de los anexos al progreso técnico, así como actos de ejecución para actualizar los modelos de certificados y de informes, en estrecha cooperación con los Estados miembros, incluidos, entre otras cosas, procedimientos alternativos de inspección basados en sistemas modernos de postratamiento de emisiones, que aún están en fase de desarrollo, para verificar la conformidad del nivel de emisiones de NOx y partículas.

- Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- Principio de subsidiariedad

La propuesta no forma parte de las competencias exclusivas de la Unión, por lo que se aplica el principio de subsidiariedad.

Los Estados miembros no pueden alcanzar suficientemente por sí mismos los objetivos de la propuesta por el motivo que se expone a continuación: los requisitos técnicos aplicables a las inspecciones en carretera se han fijado en un nivel mínimo en la Unión, y su aplicación en los Estados miembros ha dado lugar a una gran disparidad de exigencias, lo que repercute negativamente tanto sobre la seguridad vial como sobre el mercado interior.

La propuesta, por tanto, cumple el principio de subsidiariedad.

- Principio de proporcionalidad

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

Como pone de manifiesto la evaluación de impacto, la propuesta cumple el principio de proporcionalidad, ya que no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos relacionados con el refuerzo de la seguridad vial y de la protección del medio ambiente mediante el aumento de la calidad y eficacia de las inspecciones en carretera y la creación del marco propicio a un flujo constante de información.

- Instrumento elegido

Instrumento propuesto: reglamento.

⁹ DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

Un reglamento resulta adecuado para garantizar el cumplimiento sin necesidad de transposición a la legislación de los Estados miembros.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

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

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS [EN CASO NECESARIO]

- Derogación de disposiciones legales vigentes

La adopción de la propuesta supondrá la derogación de legislación vigente.

- Espacio Económico Europeo

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

2012/0186 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por el que se deroga la Directiva 2000/30/CE

(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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁰,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹¹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

¹⁰ DO C de , p.

¹¹ DO C de , p.

- (1) La Comisión, en su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»¹², establece un objetivo «visión cero», que consiste en que la Unión se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de «cero muertes» en el transporte por carretera. Con esta perspectiva, la tecnología de vehículos va a contribuir enormemente a un mayor nivel de seguridad del transporte por carretera.
- (2) La Comisión, en su Comunicación «Hacia un Espacio Europeo de Seguridad Vial»: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020»¹³, propuso reducir a la mitad, con respecto al objetivo inicial establecido para 2010, el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020. Para alcanzar esa meta, la Comisión estableció siete objetivos estratégicos, que incluían acciones para lograr unos vehículos más seguros, una estrategia para reducir el número de heridos y medidas para mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas.
- (3) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen que garantiza que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Ese régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de todos los vehículos y las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por carretera, así como disposiciones sobre un procedimiento de matriculación de vehículos que garanticen que no se utilicen en la vía pública aquellos que representen un riesgo inmediato para la seguridad vial.
- (4) En la Unión se han adoptado algunas normas y requisitos técnicos sobre la seguridad de los vehículos. No obstante, es preciso velar, a través de un régimen de inspecciones en carretera imprevistas, por que los vehículos, una vez comercializados, sigan cumpliendo unas normas de seguridad a lo largo de toda su vida útil.
- (5) Las inspecciones técnicas en carretera, previstas en la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad¹⁴, son fundamentales para que los vehículos comerciales se mantengan durante toda su vida útil en excelentes condiciones de circular. Esas inspecciones contribuyen no solo a la seguridad vial y la reducción de las emisiones de los vehículos, sino también a evitar una competencia desleal en el transporte por carretera como resultado de unos niveles distintos de inspección entre Estados miembros.
- (6) Las inspecciones en carretera deben realizarse aplicando un sistema de clasificación de riesgos. Los Estados miembros pueden utilizar el sistema de clasificación de riesgos establecido con arreglo al artículo 9 de 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) nº 3820/85 y (CEE) nº 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 Consejo¹⁵.
- (7) El presente Reglamento debe aplicarse a los vehículos comerciales con una velocidad nominal superior a 25 km/h de las categorías definidas en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos¹⁶. Los Estados miembros, sin embargo, deben tener libertad para someter a inspecciones en carretera a vehículos no contemplados en el presente Reglamento, o controlar otros aspectos del transporte por carretera, en particular los relacionados con los periodos de conducción y descanso, o el transporte de mercancías peligrosas.
- (8) Los informes sobre la aplicación de la Directiva 2000/30/CE¹⁷ ponen claramente de manifiesto la importancia de las inspecciones en carretera. Durante el periodo 2007-2008, alrededor de 300 000 vehículos inspeccionados en carretera en toda la Unión presentaban tan malas condiciones que hubo que inmovilizarlos. Esos informes muestran también grandes diferencias entre los resultados de las inspecciones efectuadas por los Estados miembros. En ese periodo, el porcentaje correspondiente a algunas de las deficiencias detectadas fue el 0,6 % en un país y el 41,4 % en el país vecino. También se observaron grandes diferencias, de un Estado miembro a otro, en el número de inspecciones en carretera realizadas. Para equilibrar la situación, los

¹² COM(2011) 144 final.

¹³ COM(2010) 389 final.

¹⁴ DO L 203 de 10.8.2000, p. 1.

¹⁵ DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

¹⁶ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

¹⁷ COM(2010) 754 final.

Estados miembros deben comprometerse a realizar un número mínimo de inspecciones, proporcional al número de vehículos comerciales matriculados en su territorio.

- (9) La utilización de furgonetas con remolque es cada vez más frecuente en el transporte por carretera. Esos vehículos no están regulados aún por ciertos requisitos, por ejemplo los relativos a la formación de conductores profesionales o a la instalación de dispositivos de limitación de la velocidad, y eso se traduce en un número relativamente alto de accidentes con ese tipo de vehículos. Por consiguiente, las furgonetas y sus remolques deben ser objeto de inspecciones técnicas en carretera.
- (10) Para evitar una carga y unos costes administrativos innecesarios y reforzar la eficacia de las inspecciones, deben inspeccionarse prioritariamente los vehículos explotados por empresas que no cumplen las normas de seguridad y protección del medio ambiente, mientras que debe recompensarse a los vehículos de transportistas responsables y preocupados por la seguridad y a los vehículos cuyo mantenimiento sea correcto, sometiéndolos a inspecciones menos frecuentes.
- (11) Las inspecciones técnicas en carretera deben consistir en una inspección inicial y a continuación, si resulta necesario, otras más minuciosas. En ambos casos, deben inspeccionarse todas las partes y sistemas pertinentes del vehículo. En aras de una mayor armonización de las inspecciones, deben introducirse, en relación de todos los elementos que puedan llegar a inspeccionarse, métodos y ejemplos de deficiencias, y su evaluación en función de su gravedad.
- (12) En varios Estados miembros, los informes de las inspecciones en carretera se elaboran con medios electrónicos. En esos casos, debe entregarse al conductor una copia impresa del informe. Todos los datos obtenidos durante las inspecciones en carretera deben transferirse a un registro común para todo el Estado miembro, de manera que la información pueda tratarse con más facilidad y transferirse sin cargas administrativas adicionales.
- (13) El recurso a unidades móviles de inspección reduce los retrasos y el coste para los operadores, ya que de ese modo es posible efectuar directamente en la carretera inspecciones más detenidas. En algunas circunstancias, esas inspecciones más pormenorizadas pueden realizarse también en centros de inspección técnica.
- (14) El personal encargado de efectuar esas inspecciones en carretera más profundas deben tener, por lo menos, las mismas competencias y cumplir los mismos requisitos que los que realizan las inspecciones técnicas previstas en el Reglamento (UE) n° XX/XX/XX del Parlamento Europeo y del Consejo, de [fecha], relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se deroga la Directiva 2009/40/CE¹⁸.
- (15) La cooperación y el intercambio de mejores prácticas entre Estados miembros son fundamentales para una mayor armonización del sistema de inspecciones técnicas en carretera en toda la Unión. Por esa razón, los Estados miembros deben cooperar más estrechamente, incluso durante las actividades operativas. Esa cooperación debe traducirse también en la organización periódica de inspecciones en carretera concertadas.
- (16) Para un intercambio de información eficaz entre los Estados miembros, conviene designar en cada uno de ellos un órgano que actúe como punto de contacto con otras autoridades competentes. Ese órgano debe también compilar las estadísticas pertinentes. Además, los Estados miembros deben aplicar una estrategia nacional coherente para hacer cumplir la normativa en su territorio, y pueden designar a un órgano encargado de coordinar la aplicación de esa estrategia. Las autoridades competentes de cada Estado miembro deben establecer procedimientos que determinen los plazos y el contenido de la información que habrá que comunicar.
- (17) Para efectuar un seguimiento del régimen de inspecciones en carretera en la Unión, los Estados miembros deben comunicar cada semestre a la Comisión los resultados de esas inspecciones. La Comisión debe transmitir los datos obtenidos al Parlamento Europeo.
- (18) Los Estados miembros deben determinar el régimen de sanciones aplicable a las infracciones al presente Reglamento y velarán por su ejecución. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

¹⁸ DO L [XXX].

- (19) Para completar el presente Reglamento con más pormenores técnicos, conviene delegar a la Comisión competencias para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con objeto de reflejar, cuando proceda, la evolución de la legislación de la UE sobre homologación en relación con las categorías de vehículos y para tener en cuenta la necesidad de actualizar los anexos al progreso técnico. Reviste especial importancia que, durante la fase preparatoria, la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (20) A fin de garantizar la aplicación uniforme del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Los poderes de ejecución deben ejercerse de acuerdo 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 Comisión¹⁹.
- (21) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de requisitos mínimos comunes y de normas armonizadas sobre las inspecciones técnicas en carretera en la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.
- (22) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, tal y como se contempla en el artículo 6 del Tratado de la Unión Europea.
- (23) El presente Reglamento amplía el ámbito de aplicación de la Directiva 2000/30/CE y actualiza sus requisitos técnicos. Esa Directiva, por tanto, debe derogarse. Además, el presente Reglamento incorpora las normas previstas en la Recomendación 2010/378/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas en carretera (de vehículos comerciales) efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece un régimen de inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en el territorio de los Estados miembros.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos comerciales con una velocidad nominal superior a 25 km/h pertenecientes a las siguientes categorías, definidas en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo:
 - vehículos de motor utilizados para el transporte de pasajeros con más de ocho plazas, excluida la del conductor – vehículos de las categorías M2 y M3;
 - vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, utilizados en general para el transporte de mercancías por carretera, con una masa máxima admisible no superior a 3 500 kg – vehículos de la categoría N1;

¹⁹ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

²⁰ DO L 173 de 8.7.2010, p. 97.

- vehículos de motor utilizados para el transporte de mercancías, con una masa máxima admisible superior a 3 500 kg – vehículos de las categorías N2 y N3;
 - remolques y semirremolques con una masa máxima admisible no superior a 3 500 kg – vehículos de las categorías O1 y O2;
 - remolques y semirremolques con una masa máxima admisible superior a 3 500 kg – vehículos de las categorías O3 y O4;
2. El presente Reglamento no afectará al derecho de los Estados miembros a someter a inspecciones en carretera a vehículos no recogidos en su ámbito de aplicación.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «vehículo», todo vehículo de motor, o su remolque o semirremolque, que no circule sobre raíles;
- 2) «vehículo de motor», todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios y que tenga una velocidad nominal máxima superior a 25 km/h;
- 3) «remolque», todo vehículo con ruedas no autopropulsado, diseñado y fabricado para ser remolcado por un vehículo de motor;
- 4) «semirremolque», todo remolque diseñado para ser enganchado a un vehículo de motor de tal forma que parte de él repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso y del peso de su carga sea soportada por dicho vehículo;
- 5) «carga», todos los objetos transportados en o sobre un vehículo y que no estén fijados a él de forma permanente, incluidos los objetos transportados por el vehículo en portacargas tales como cajas móviles o contenedores;
- 6) «vehículo comercial», un vehículo de motor, con o sin remolque, destinado a transportar mercancías o pasajeros con fines profesionales;
- 7) «vehículo matriculado en un Estado miembro», vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro;
- 8) «titular del certificado de matriculación», la persona a cuyo nombre esté matriculado el vehículo;
- 9) «inspección técnica en carretera», inspección técnica imprevista de un vehículo comercial que circule en la vía pública del territorio de un Estado miembro, efectuada por las autoridades o bajo su supervisión directa;
- 10) «inspección técnica de vehículos», la verificación de que las piezas y componentes de un vehículo son conformes con las características de seguridad y de protección del medio ambiente vigentes en el momento de su homologación, su primera matriculación o puesta en circulación, o de su adaptación;
- 11) «autoridad competente», una autoridad u órgano público responsable de gestionar el sistema nacional de inspecciones técnicas en carretera;
- 12) «inspector», una persona autorizada por un Estado miembro para realizar inspecciones técnicas en carretera;
- 13) «deficiencias», fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica en carretera;
- 14) «inspección técnica en carretera concertada», una inspección en carretera organizada simultáneamente por dos o más Estados miembros.

CAPÍTULO II

RÉGIMEN DE INSPECCIÓN TÉCNICA EN CARRETERA Y OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 4

Régimen de inspección técnica en carretera

El régimen de inspección técnica en carretera consistirá en inspecciones en carretera iniciales, como se indica en el artículo 9, e inspecciones en carretera más minuciosas, como señala el artículo 10, apartado 1.

Artículo 5

Porcentaje de vehículos por inspeccionar

Cada Estado miembro realizará cada año un número total de inspecciones en carretera iniciales correspondiente, como mínimo, al 5 % del número total de vehículos definidos en el artículo 3, apartado 1, matriculados en su territorio.

Artículo 6

Sistema de clasificación de riesgos a efectos de las inspecciones en carretera

1. Se establecerá a nivel nacional un sistema de clasificación de riesgos a efectos de las inspecciones en carretera basado en el número y gravedad de las deficiencias detectadas en vehículos explotados por cada empresa. Ese sistema será gestionado por la autoridad competente del Estado miembro.
2. A cada empresa identificada en el sistema de clasificación de riesgos se le asignará un perfil de riesgo utilizando los criterios indicados en el anexo I.

Las empresas se clasificarán según los perfiles de riesgo siguientes:

- riesgo alto
 - riesgo medio
 - riesgo bajo.
3. Los Estados miembros pueden utilizar el sistema de clasificación de riesgo establecido de conformidad con el artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo a los efectos de las inspecciones técnicas en carretera.

Artículo 7

Responsabilidades

1. Los conductores de un vehículo matriculado en un Estado miembro conservarán a bordo del vehículo el certificado de inspección técnica de la última inspección y el informe de la última inspección en carretera, si están disponibles.
2. El conductor de un vehículo sometido a una inspección en carretera cooperará con los inspectores y les facilitará el acceso a todo el vehículo.
3. Las empresas velarán por que los vehículos que explotan estén en todo momento en condiciones de circular.

Artículo 8

Inspectores

1. A la hora de seleccionar los vehículos para someterlos a una inspección en carretera y de efectuar la inspección, los inspectores no ejercerán ninguna discriminación por razón de nacionalidad del conductor o de país de matriculación o puesta en circulación del vehículo.
2. El inspector que haya realizado la inspección técnica de un vehículo no participará posteriormente en ninguna inspección en carretera de ese mismo vehículo.

3. Los inspectores serán imparciales y no tendrán ningún conflicto de intereses, en particular por motivos económicos, personales o familiares, con el conductor, el operador o el titular del certificado de matriculación del vehículo inspeccionado.
4. No se remunerará en ningún caso a los inspectores por el número de inspecciones en carretera que hayan realizado ni por los resultados de estas.

CAPÍTULO III PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN

Artículo 9

Selección de los vehículos que van a someterse a una inspección en carretera inicial

A la hora de seleccionar los vehículos que van a ser objeto de una inspección en carretera, los inspectores darán prioridad a los explotados por empresas con un perfil de riesgo alto, previsto en el artículo 6, apartado 2. Podrán seleccionarse otros vehículos si se sospecha que presentan un riesgo para la seguridad vial.

Artículo 10

Objeto de las inspecciones en carretera y métodos aplicados

1. Los vehículos seleccionados para someterlos a inspección en carretera conforme a lo indicado en el artículo 9 serán objeto de una inspección inicial.

En la inspección inicial de un vehículo, el inspector:

- a) comprobará el certificado de inspección técnica y el informe de inspección en carretera, si están disponibles, que deben conservarse a bordo del vehículo de conformidad con el artículo 7, apartado 1;
- b) realizará una inspección ocular del estado del vehículo y de la carga.

Si en el informe de la inspección en carretera anterior se hubieran consignado deficiencias, el inspector verificará si han sido subsanadas.

2. A la vista de los resultados de la inspección inicial, el inspector podrá decidir someter al vehículo o a su remolque a una inspección en carretera más minuciosa.

Las inspecciones en carretera más minuciosas se centrarán, al menos, en los siguientes elementos:

- dispositivos de frenado
- dirección
- ejes, ruedas, neumáticos y suspensión
- ruido.

La inspección de cada uno de estos elementos abarcará uno, varios o todos los puntos enumerados en el anexo II que sean pertinentes.

Además, el inspector podrá comprobar otros elementos previstos en el anexo II, punto 1, seleccionando uno, varios o todos los puntos indicados en ese anexo.

Si en el certificado de inspección técnica o en el informe de inspección en carretera se indica que, a lo largo del mes anterior, se ha inspeccionado uno de los elementos enumerados en el anexo II, el inspector se abstendrá de controlarlo, salvo si está justificado por una deficiencia evidente.

4. Al efectuar una inspección en carretera, el inspector utilizará los métodos previstos en el anexo II.
5. Las inspecciones en carretera más minuciosas solo las efectuarán inspectores que cumplan los requisitos mínimos en materia de competencias y formación previstos en el artículo 12 y en el anexo VI del

Reglamento (UE) n° XX/XX/XX del Parlamento Europeo y del Consejo, de [fecha], relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques.

Artículo 11

Instalaciones de inspección

1. Las inspecciones en carretera más minuciosas se llevarán a cabo utilizando una unidad móvil o se realizarán en un centro de inspección técnica según la definición del Reglamento (UE) n° XX/XX/XX del Parlamento Europeo y del Consejo, de [fecha], relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques.
2. Si las inspecciones van a realizarse en un centro de inspección técnica, la inspección en carretera inicial no se realizará a más de 10 km de ese centro.
3. Las unidades móviles de inspección estarán provistas del equipo adecuado para efectuar una inspección en carretera, incluido, como mínimo, el equipo necesario para evaluar el estado de los frenos, la dirección, la suspensión y las emisiones del vehículo.

Artículo 12

Evaluación de las deficiencias

1. El inspector utilizará una lista de deficiencias y el nivel de gravedad correspondiente, como establece el anexo III, en relación con cada uno de los elementos que deben inspeccionarse.
2. Durante una inspección técnica en carretera, el inspector atribuirá a cada deficiencia observada un nivel de gravedad, y la clasificará en una de las categorías siguientes:
 - deficiencias técnicas menores que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo, y otros incumplimientos menores;
 - deficiencias graves que pueden perjudicar a la seguridad del vehículo o poner en peligro a otros usuarios de la carretera, así como otros incumplimientos más significativos;
 - deficiencias peligrosas que crean un riesgo inmediato y directo para la seguridad vial de tal magnitud que hace que el vehículo no deba usarse en carretera en ninguna circunstancia.
3. Un vehículo que presente deficiencias dentro de más de una de las categorías a que se refiere el apartado 2 se clasificará en la categoría correspondiente a la deficiencia más grave. Un vehículo que presente varias deficiencias dentro de una misma categoría se clasificará en la categoría de gravedad superior si el efecto combinado de esas deficiencias constituye un riesgo más elevado para la seguridad vial.

Artículo 13

Normas específicas sobre la inspección de la sujeción de la carga

El inspector podrá controlar la sujeción de la carga de un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el anexo IV. Asimismo se aplicarán los procedimientos de seguimiento previstos en el artículo 14 en caso de deficiencias graves o peligrosas en relación con la sujeción de la carga.

Artículo 14

Seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas

1. Toda deficiencia grave detectada en una inspección o inicial o en una inspección más minuciosa, se subsanará sin demora en las inmediaciones del lugar donde se haya realizado la inspección.
2. Si el vehículo está matriculado en el Estado miembro donde se ha realizado la inspección en carretera, el inspector podrá decidir someterlo a una inspección técnica en el plazo que él mismo especifique. Si el vehículo está matriculado en otro Estado miembro, el inspector podrá solicitar a la autoridad competente de ese país que someta al vehículo a una nueva inspección técnica, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 18, apartado 3.

3. En caso de que un vehículo presente deficiencias graves, el inspector no lo autorizará a circular hasta que esas deficiencias hayan sido subsanadas en el lugar donde se haya realizado la inspección. El inspector podrá autorizar a ese vehículo a circular hasta el taller más próximo donde puedan subsanarse esas deficiencias, a condición de que se reparen las que sean peligrosas, de manera que pueda llegar a ese taller, y de que no presente un riesgo inmediato para la seguridad de sus ocupantes o de otros usuarios de la vía pública.

El inspector podrá autorizar el traslado directo de un vehículo que presente deficiencias peligrosas hasta el lugar más cercano donde pueda repararse o inmovilizarse.

Artículo 15

Tasas de inspección

Cuando en una inspección más minuciosa se detecten deficiencias graves o peligrosas, los Estados miembros podrán imponer el pago de una tasa. El importe de esa tasa será razonable y no será superior al de la tasa exigida por la inspección técnica de un vehículo del mismo tipo.

Artículo 16

Informes de las inspecciones y base de datos de las inspecciones en carretera

1. Una vez terminada una inspección más minuciosa, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo V. El conductor del vehículo recibirá una copia del informe de inspección o, en caso de informe electrónico, una copia impresa del mismo.
2. El inspector comunicará a la autoridad competente, en un plazo razonable, los resultados de las inspecciones en carretera más detalladas. La autoridad competente conservará esa información durante los treinta y seis meses siguientes a la fecha de su recepción.
3. Los resultados de la inspección técnica en carretera se notificarán a la autoridad de matriculación del vehículo.

CAPÍTULO IV

COOPERACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Artículo 17

Designación de un punto de contacto

1. Los Estados miembros designarán un punto de contacto responsable de:
 - la coordinación con los puntos de contacto designados por los demás Estados miembros en relación con las medidas adoptadas con arreglo al artículo 18;
 - la transmisión a la Comisión de los datos a que se refiere el artículo 20;
 - el intercambio de información y la asistencia a las autoridades competentes de otros Estados miembros.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el nombre y dirección de sus puntos de contacto nacionales a más tardar [*un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento*] y le notificarán sin demora cualquier cambio que se haya producido en esos datos. La Comisión elaborará la lista de todos los puntos de contacto nacionales y la transmitirá a los Estados miembros.

Artículo 18

Cooperación entre Estados miembros

1. Cuando en un vehículo no matriculado en el Estado miembro donde haya sido objeto de inspección se detecten deficiencias graves o peligrosas, en particular si como consecuencia de ellas se prohíbe su utilización, el punto de contacto comunicará los resultados de esa inspección a la autoridad competente del Estado miembro de matriculación del vehículo. En esa notificación se indicarán los elementos del informe

de inspección en carretera previstos en el anexo VI. La Comisión adoptará, mediante el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 23, apartado 2, normas sobre los procedimientos de notificación de los vehículos que presenten deficiencias graves o peligrosas a la autoridad competente del Estado miembro de matriculación.

2. Cuando en un vehículo se detecten deficiencias graves o peligrosas, el punto de contacto del Estado miembro donde se haya realizado la inspección podrá solicitar a la autoridad competente del Estado miembro de matriculación que adopte las medidas de seguimiento adecuadas, por ejemplo someterlo a otra inspección técnica, conforme a lo previsto en el artículo 14.

La autoridad competente del Estado miembro de matriculación del vehículo informará de las medidas adoptadas al Estado miembro de inspección.

Artículo 19

Inspecciones en carretera concertadas

Los Estados miembros organizarán, como mínimo seis veces al año, actividades concertadas de inspección en carretera. Los Estados miembros combinarán esas actividades con las previstas en el artículo 5 de la Directiva 2006/22/CE.

Artículo 20

Comunicación de información a la Comisión

1. Cada dos años, antes del 31 de marzo, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, por medios electrónicos, los datos recogidos durante los dos años civiles anteriores sobre los vehículos inspeccionados. Esos datos deben referirse a lo siguiente:
 - a) número de vehículos inspeccionados;
 - b) categoría de vehículos inspeccionados de entre las indicadas en el anexo V, punto 6;
 - c) Estado miembro de matriculación del vehículo;
 - d) elementos inspeccionados y deficiencias detectadas de entre las indicadas en el anexo V, punto 8.

El primer informe corresponderá al período de dos años que comienza el 1 de enero de [año].

2. La Comisión adoptará normas sobre la comunicación a que se refiere el apartado 1 siguiendo el procedimiento de examen previsto en el artículo 22, apartado 2. Hasta que se establezcan esas normas, se utilizará el formulario estándar de notificación establecido en el anexo VI.

La Comisión transmitirá los datos obtenidos al Parlamento Europeo.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES SOBRE PODERES DE EJECUCIÓN Y PODERES DELEGADOS

Artículo 21

Actos delegados

Se confieren a la Comisión poderes para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 22, con vistas a:

- 1) actualizar, llegado el caso, el artículo 2, apartado 1, para reflejar los cambios introducidos en las categorías de vehículos como consecuencia de modificaciones de la legislación a que se refiere el presente artículo;
- adaptar los anexos al progreso técnico con objeto de reflejar la evolución de la legislación internacional o de la Unión.

*Artículo 22***Ejercicio de la delegación**

1. Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 21 se confiere por tiempo indefinido a partir del *[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]*.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 21 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 su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en la fecha posterior que en ella se especifique. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 21 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Artículo 23***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por un Comité. Este será un comité a tenor del Reglamento (UE) nº 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011. Si es necesario obtener el dictamen del Comité por procedimiento escrito, este se dará por terminado sin resultado cuando así lo decida el presidente del Comité o lo pida una mayoría simple de sus miembros dentro del plazo de entrega del dictamen.

**CAPÍTULO VI
DISPOSICIONES FINALES***Artículo 24***Sanciones**

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones serán eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.
2. El régimen a que se refiere el apartado 1 contemplará sanciones en los casos en que el conductor o el operador de un vehículo no coopere con el inspector ni subsane las deficiencias detectadas durante una inspección.
3. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión el *[un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento]*, a más tardar, y le comunicarán de inmediato cualquier modificación posterior.

*Artículo 25***Derogación**

Queda derogada la Directiva 2000/30/CE con efectos a partir del *[fecha de aplicación del presente Reglamento]*.

*Artículo 26***Entrada en vigor y aplicación**

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

Será aplicable a partir del [12 meses después de su entrada en vigor].

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

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

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió d'Interior.

Acord: Presidència del Parlament, 31.07.2012.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 03.09.2012 al 06.09.2012).

Finiment del termini: 07.09.2012; 09:30 h.

Acord: Presidència del Parlament, 31.07.2012.

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Consell relativa a l'associació dels països i territoris d'ultramar amb la Unió Europea («Decisió sobre l'Associació d'Ultramar»)**

Tram. 295-00216/09

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió

Mixta de la Unió Europea del 26.07.2012

Reg. 74862 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 31.07.2012

ASUNTO: PROPUESTA DE DECISIÓN DEL CONSEJO RELATIVA A LA ASOCIACIÓN DE LOS PAÍSES Y TERRITORIOS DE ULTRAMAR CON LA UNIÓN EUROPEA («DECISIÓN DE ASOCIACIÓN ULTRAMAR») [COM (2012) 362 FINAL] [2012/0195 (CNS)] [SWD (2012) 193 FINAL] [SWD (2012) 194 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, 16.7.2012
COM(2012) 362 final

2012/0195 (CNS)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la asociación de los países y territorios de Ultramar con la Unión europea («Decisión de Asociación Ultramar»)

{SWD(2012) 193 final}
{SWD(2012) 194 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Contexto general

Los PTU han estado asociados a la Unión Europea desde la entrada en vigor en 1958 del Tratado de Roma. Se trata de islas situadas en el Océano Atlántico, la Antártida, el Ártico, el Caribe, el Océano Índico y el Océano Pacífico. No son países soberanos pero dependen de cuatro Estados miembros de la UE: Dinamarca, Francia, los Países Bajos y el Reino Unido. La asociación de los PTU con la Unión emana de las relaciones constituciones que mantienen dichos países y territorios con esos cuatro Estados miembros.

En general, los PTU gozan de una amplia autonomía que cubre áreas como la economía, el mercado laboral, la sanidad, los asuntos de interior y las aduanas. La defensa y la política exterior suelen seguir siendo competencia de los Estados miembros. Los PTU no forman parte del territorio aduanero de la Unión y están fuera del mercado exterior. Consiguientemente no les es aplicable la legislación de la Unión.

Al ser nacionales de los Estados miembros de la UE a los que están constitucionalmente vinculados sus países y territorios, los habitantes de los PTU poseen la nacionalidad de la UE. La población total de los PTU representa solo un 0,02 % de la población mundial (1, 200 000 personas). Su superficie total representa solo 80 000 km²¹.

Desde la adopción en 2001 de la vigente Decisión de Asociación Ultramar, se han modificado considerablemente los entornos regionales e internacionales en los que se mueven los PTU. En Europa y en todo el mundo han surgido nuevas prioridades políticas (como el medio ambiente, el cambio climático o la gestión sostenible de recursos naturales) y han cambiado los patrones del comercio global. En respuesta a la crisis económica y financiera, la Comisión Europea ha propuesto, con la Agenda Europa 2020, una estrategia² articulada en torno a tres prioridades: crecimiento inteligente, crecimiento sostenible y crecimiento integrador.

Por su parte, los países y territorios de Ultramar siguen haciendo frente a problemas económicos y sociales y esforzándose por asentar sus economías en una base sostenible. Se enfrentan a una plétora de dificultades relacionadas con entornos físicos frágiles y con la necesidad de afianzar el pilar medioambiental del desarrollo sostenible.

El reto principal al que se enfrentan los PTU es el de encarrilar sus economías y sociedades en una senda de desarrollo sostenible aumentando su competitividad, reduciendo su vulnerabilidad, mejorando su capacidad de recuperación medioambiental y cooperando con sus vecinos e integrándose en las economías regionales o mundiales en la medida de lo posible. Para la Unión, el reto consiste en ayudar a los PTU a lograr dichos objetivos y a alcanzar la finalidad de

¹ Sin contar Groenlandia (la mayor isla del mundo) y el Territorio Antártico Británico, que suponen respectivamente 2,2 millones y 1,7 millones de km².

² Comunicación COM(2010) 2020 final, de 3 de marzo de 2010, «Europa 2020 – Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador».

la asociación que se define en el artículo 198 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a través de un marco adaptado a las necesidades, realidades, particularidades y diversidades de los PTU.

1.2. Disposiciones vigentes

Las normas y los procedimientos actuales de la asociación UE-PTU se establecen en la Decisión 2001/822/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 2001, relativa a la asociación de los países y territorios de Ultramar a la Comunidad Europea (DO L 314/1 de 30.11.2001), modificada por las Decisiones 2007/249/CE (DO L 109/33 de 26.4.2007) y XXXXXXXX (Decisión relativa a San Bartolomé).

1.3. Coherencia con otras políticas de la UE

«Europa 2020» es la referencia para examinar la coherencia de las políticas de la UE y la promoción de los valores, normas e intereses de la UE³. La coherencia con la estrategia de Europa 2020 debe procurarse en cuanto afecte al crecimiento inteligente y las prioridades de sostenibilidad, al fomento de la ayuda a la investigación, la innovación y las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) así como a la capacidad de crecimiento sostenible, como catalizadores del desarrollo socioeconómico.

La DAU 2014-2020 desempeñará un papel importante al respecto. En efecto, la idea de crear «centros de experiencia y conocimientos» podría relacionarse con la aplicación y promoción de normas de calidad elevadas, incluidas las normas internacionales, p. ej., en materia de medio ambiente, seguridad alimentaria y salud del consumidor. Los PTU se caracterizan todos por una rica biodiversidad. El uso sostenible y la protección de esta biodiversidad se beneficiarían de una mejor documentación científica y un mejor acceso a los resultados de la investigación y la innovación. Paralelamente, la aplicación de normas internacionales en materia de seguridad alimentaria y sanidad animal y vegetal podría facilitar el comercio entre los PTU y sus socios comerciales, incluidos los Estados miembros de la UE. El compromiso de la Unión con las normas de calidad medioambientales y su papel como actor global en la lucha contra el cambio climático podrían ser de gran valor tanto para la Unión como para los PTU. La Comisión cree que la biodiversidad y otras riquezas naturales de los PTU podrían ser objeto de una cooperación reforzada en materia de investigación, innovación y conservación. Una asociación en materia de medio ambiente podría redundar en beneficio de ambas partes.

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

La revisión de la Decisión de Asociación Ultramar ha sido objeto de distintas consultas de las partes interesadas durante el periodo de 2008-2011. Se incluyen entre ellas consultas públicas pero también reuniones periódicas especiales entre los PTU, los Estados miembros con los que están constitucionalmente ligados y la Comisión Europea, así como diálogos en el contexto de las instancias previstas en el artículo 7 de la vigente Decisión de Asociación Ultramar: foros anuales, reuniones trilaterales periódicas y grupos de trabajo de la asociación dedicadas a aspectos medioambientales, a aspectos comerciales, a la integración regional de los PTU, a los servicios financieros de los PTU y a las futuras relaciones UE-PTU.

2.1. Consultas

El resultado de la consulta de partes interesadas puso de evidencia los puntos siguientes:

En sus respuestas al Libro Verde de 2008⁴, las partes reclamaron que el foco actual de la asociación, a saber, la reducción de la pobreza y la cooperación al desarrollo se trasladara a una relación más recíproca centrada en el desarrollo sostenible de los PTU (es decir, a un modelo de desarrollo que conciliara las actividades económicas y el bienestar social duradero preservando a la vez los recursos naturales y los ecosistemas para las generaciones futuras), lo que, a la vez, contribuiría a promover los valores y normas de la UE en el mundo.

Esto se destacó en las intervenciones de la conferencia de las partes interesadas celebrada en octubre de 2008, que reunió a más de 100 partes interesadas procedentes de la Administración de los PTU, sus Estados miembros, las instituciones y organismos de la Unión y la sociedad civil en general.

El Consejo de la Unión Europea⁵ celebró también el cambio de paradigma y manifestó su apoyo al respecto.

³ COM (2010) 2020 de 3 de marzo de 2010.

⁴ COM(2008) 383 de 25 de junio de 2008

⁵ Conclusiones 17801/09 de 22 de diciembre de 2009

En un Documento de posición conjunta⁶ adoptado en febrero de 2011, los PTU y sus Estados miembros reclamaron un mayor reconocimiento de los PTU como parte de la familia europea, una asociación con mayor base en los intereses recíprocos de la Unión y los PTU y una atención particular en el potencial y los puntos débiles de los PTU. El Documento llama también la atención sobre la necesidad de reconocer y recoger los intereses de los PTU en las áreas siguientes: debilitamiento de los aspectos preferenciales y comerciales y capacitación.

También se subrayó que los aspectos relativos al medio ambiente, al cambio climático y a la reducción del riesgo de catástrofes debían constituir una prioridad para las futuras relaciones UE-PTU: uso sostenible y protección de la biodiversidad y los recursos naturales de los PTU, seguridad medioambiental, energía y energía renovable, conservación de ecosistemas, lucha contra el impacto del cambio climático y mitigación del mismo, preparación y respuesta a las catástrofes, especies invasivas, pesquerías sostenibles. Las partes interesadas⁷ apelaron a una cooperación reforzada de la Unión con los PTU y las regiones periféricas en materia de conservación de la biodiversidad y servicios de ecosistemas.

La solidaridad entre la Unión y los PTU debía basarse en el hecho de que los habitantes de los PTU, en cuanto nacionales de los Estados miembros respectivos, eran también ciudadanos de la UE. Se subrayó que, ayudando a los PTU a reforzar su competitividad y capacidad de recuperación, a reducir su vulnerabilidad y a implantarse en su entorno regional, la Unión invertiría de hecho en avanzadillas estratégicas que podían promover en el mundo los valores de la Unión.

2.2. Reunión y uso de conocimientos especializados:

La asociación UE-PTU se ha analizado en diversos estudios, encargados por la Comisión o por los PTU. Estos estudios cubrían asuntos como el régimen comercial incluido en la DAU, los perfiles medioambientales de los PTU, los sistemas y capacidades estadísticos de los PTU, la preparación ante las catástrofes de los PTU y la cooperación de la Unión con los PTU durante el periodo de 1999-2009⁸. Esto último se presentó y se debatió con las partes con motivo del Foro anual PTU-UE de marzo de 2011.

Las principales recomendaciones de los distintos estudios en relación con la ayuda financiera de la Unión a los PTU fueron las siguientes:

- (1) incorporar las prioridades políticas surgidas en la última década en los programas de cooperación UE-PTU;
- (2) adaptar las normas y los procedimientos de la programación de la ayuda financiera a fin de reducir el tiempo de respuesta de la ayuda;
- (3) fomentar la cooperación entre los PTU y sus países vecinos con medidas para una mejor coordinación de los instrumentos financieros respectivos de que disponen los PTU, los Estados ACP y las regiones periféricas;
- (4) facilitar el acceso a los programas horizontales de la Unión a los que puedan optar los PTU.

Las principales recomendaciones de los distintos estudios en relación con el comercio y aspectos conexos de la Decisión de Asociación Ultramar fueron los siguientes:

- (1) adaptar los acuerdos relativos al comercio de mercancías para tener más en cuenta las dificultades estructurales, introduciendo, por ejemplo, normas de origen más flexibles para las exportaciones de mercancías de los PTU a la Unión;
- (2) dar opción a que los PTU suscriban relaciones comerciales más favorables con otros PTU y países en desarrollo para mejor reflejar la importancia creciente que ha cobrado el intercambio de servicios en las economías mundiales y regionales durante la última década y facilitar la integración regional en este campo;
- (3) prever apoyo y capacitación para el desarrollo de políticas comerciales de los PTU y para asistir a estos en sus reformas reglamentarias;

⁶ Véase: <http://www.octassociation.org/Visual%20Identity%20and%20Publications/Reports/joint%20position%20280211.pdf>

⁷ En julio de 2008, una conferencia sobre «La Unión Europea y sus entidades de Ultramar: Estrategias para combatir el cambio climático y la pérdida de biodiversidad» reunió en la isla de La Reunión a representantes de la Comisión Europea y del Parlamento Europeo, a autoridades públicas y partes interesadas civiles de los PTU, de las regiones ultraperiféricas de la UE y de los Estados miembros.

⁸ ECO Consult et al., *Region Level Evaluation: Overseas Countries and Territories (OCT), contract N° EVA 2004/geo-acp*, Informe final, julio de 2011 (en lo sucesivo, ECO consult et al. (2011)).

- (4) apoyar la difusión en los PTU de información relativa a las condiciones que definan el acceso al mercado de la UE;
- (5) mantener un diálogo directo entre la Comisión Europea y los PTU sobre comercio y aspectos relacionados y garantizar que los intereses de los PTU se tengan en cuenta en el contexto de las negociaciones comerciales de la UE.

En relación con los aspectos medioambientales, los distintos estudios recomendaron una mayor cooperación de la Unión y los PTU en las materias siguientes:

- (6) cambio climático,
- (7) catástrofes naturales,
- (8) amenazas a la fauna y a la biodiversidad, destrucción del hábitat,
- (9) pesca ilegal, no reglamentada y no declarada,
- (10) gestión de residuos,
- (11) distribución y saneamiento de agua.

2.3. Evaluación de impacto

En la evaluación de impacto se examinaron con detalle tres opciones estratégicas.

Opción 1: Simple renovación del statu quo actual de la Decisión de Asociación Ultramar

Según la opción estratégica 1, la estructura y el contenido de la Decisión de Asociación vigente se mantendrían durante el periodo 2014-2020.

Mantener el status quo podría legítimamente considerarse una opción válida para la futura asociación UE-PTU dado que los acuerdos actuales han demostrado ser beneficiosos para el desarrollo socioeconómico de los PTU, ofreciendo, por ejemplo, libre acceso al gran mercado de la UE y la posibilidad de ayuda para explotar las oportunidades de exportación que ello representa. Estudios externos consideran que la cooperación entre la UE y los PTU durante el periodo 1999-2009 fue coherente tanto con los objetivos de la asociación como con las prioridades políticas, llegando a la conclusión de que no se habían dado contradicciones o incoherencias marcadas entre la cooperación UE-PTU y otras políticas de la UE. Aunque se ajusta a la Cuarta Parte del TFUE y su preámbulo, la opción 1 no satisfaría la ambición que comparten los PTU, sus Estados miembros y la Comisión Europea de remodelar y modernizar las relaciones UE-PTU sobre una base de reciprocidad. Más que modernizar las relaciones e introducir una asociación de mayor reciprocidad en la que pudieran tener mayor cabida los intereses mutuos, se mantendría el esquema donante/beneficiario que ha marcado tradicionalmente las relaciones UE-PTU.

El acceso a la UE de los productos y servicios de los PTU seguiría sujeto a las normas vigentes y provocaría una pérdida de acceso al mercado para los PTU (por la erosión del régimen de preferencias). Esto tendría un impacto negativo en la situación socioeconómica de los PTU.

Opción 2: Modernización de la Decisión de Asociación Ultramar y alineamiento con el marco estratégico de la UE

La opción 2 modernizaría y alinearía la Decisión con el marco estratégico de la UE. Se revisarían sus objetivos y principios, teniendo en cuenta las orientaciones políticas del Consejo de la UE, las demandas expresadas en diferentes ocasiones por los PTU y los Estados miembros correspondientes y los resultados de los estudios externos.

La opción 2 reforzaría una cooperación UE-PTU basada en los intereses mutuos señalados por las partes interesadas durante el proceso de consulta. Fomentaría asimismo una cooperación más eficaz con una atención mayor y una actuación más coordinada entre la Unión, los PTU y sus Estados miembros. Las áreas de cooperación reconocidas como prioritarias por los PTU recibirían una ayuda redoblada de la Unión (p.ej., conservación de la biodiversidad y de servicios de ecosistema, investigación e innovación).

Según la opción estratégica 2, La Unión ayudaría a los PTU a abordar asuntos sensibles que socavan su desarrollo sostenible, como el cambio climático, que no pueden combatir solos. Ante tales problemas, los territorios insulares no pueden por sí solos desarrollar medidas eficaces y necesitan encontrar socios y sumarse a respuestas globales.

La opción estratégica 2 ofrecería a los PTU un régimen comercial modernizado con la Unión, que 1) implica normas y orígenes mejorados y 2) garantiza un trato para el comercio de servicios y el establecimiento que no sería menos favorable que el concedido por la Unión a otros socios terceros, lo que no es el caso en el actual marco estratégico.

La opción estratégica 2 sería coherente con la Cuarta Parte del TFUE y su preámbulo. Reflejaría también las orientaciones políticas del Consejo de la UE sobre los tres objetivos de competitividad, capacidad de recuperación y cooperación. Con la opción 2, el marco asociativo tendría en cuenta la evolución política reciente inspirándose en debates suscitados en la última década. Esta opción garantizaría la coherencia de la acción, que se reforzaría. El impacto socioeconómico y medioambiental sería más positivo que con la opción 1.

La opción estratégica 2 reflejaría mejor la noción de interés mutuo de lo que se refleja hoy. Permitiría integrar las prioridades de la agenda política de la UE en las relaciones entre la UE y los PTU y acrecentaría el valor añadido de la UE como socio global en nuevos asuntos de dimensión también global. Obrando así, los PTU promoverían mejor los valores y las normas de la UE en el mundo.

Opción 3: Conclusión de distintos acuerdos de asociación

La opción 3 implicaría una diversificación de las relaciones UE-PTU. En materia de comercio y cooperación económica se adoptarían dos enfoques. Ciertos PTU podrían incluirse en otros acuerdos comerciales bilaterales de la UE, a saber, los acuerdos de asociación económica (CAAE) o los acuerdos de libre comercio (ALC), si fuere pertinente y posible. Para los demás PTU podría preverse un régimen comercial equivalente a la opción 1 o la opción 2. Si bien esta solución no cubriría la cooperación comercial y económica con los PTU que se hubiese incluido en otros acuerdos comerciales, sí cubriría la cooperación con todos los PTU en todas las demás áreas. Una opción alternativa sería hacer que toda la cooperación con los PTU que entrase en el ámbito de un AAE o un ALC se realizara en el contexto de dichos acuerdos. Esto supondría que la ayuda financiera se realizaría también fuera del marco de la asociación.

Con la integración o asociación de los PTU en otros acuerdos comerciales podrían alcanzarse algunos de los objetivos de la asociación UE-PTU. No obstante, esto se haría fuera de la asociación como tal. Además, la opción 3 puede no adaptarse perfectamente a las necesidades y realidades de la mayoría o quizás de todos los PTU. Si se exige una compensación importante para incorporar los PTU a acuerdos vigentes, pueden también originarse impactos negativos para la propia UE. Al integrar a los PTU en otros acuerdos comerciales, los países y territorios asociados constitucionalmente vinculados a los Estados miembros dejarían de ser PTU de derecho y de hecho. Como la aplicación de la opción 3 podría obligar a la UE a elaborar soluciones para establecer distintos tipos de relaciones con cada uno de los PTU, el proceso jurídico sería muy complejo y debería reiniciarse con cada PTU. Probablemente aumentaría la confusión en cuanto a su estatus y el de sus habitantes. Ciertas normas actualmente incluidas o contempladas en los distintos acuerdos pueden no aplicarse a los habitantes de PTU dado que son ciudadanos de la UE. De este modo, la aplicación de la opción estratégica 3 puede agrandar la tensión que se da entre el ámbito territorial y personal del TFUE. Confusión que se acrecentaría aun más si se estableciesen diferentes tipos de cooperación con tipos diferentes de marcos.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Base jurídica

La asociación UE-PTU se basa en la Cuarta Parte del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Las normas y procedimientos detallados de la asociación PTU-UE se establecen en Decisiones del Consejo basadas en el artículo 203 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que dispone que dichos actos se adopten mediante un procedimiento legislativo especial:

3.2. Subsidiariedad

Los mecanismos detallados de las disposiciones de la Cuarta Parte del TFUE tienen por fuerza que realizarse a nivel de la Unión, pues los objetivos de la asociación, el desarrollo socioeconómico y estrechos lazos económicos entre los PTU y la Unión en su conjunto, no pueden alcanzarse con actuaciones de los Estados miembros. Además, en relación con el régimen comercial de los PTU, no serían posibles actuaciones de los Estados miembros, pues la política comercial común entra en el ámbito de las competencias exclusivas de la Unión (Quinta Parte, Título II del TFUE).

El enfoque tendente a la cooperación con los PTU, incluido en la propuesta legislativa de la Comisión, respeta los principios de asociación, complementariedad y subsidiariedad. Propone que la ayuda financiera de la Unión a los PTU se base en documentos de programación, de los que serían conjuntamente responsables las autoridades de los PTU y la Comisión y que definirían las estrategias de cooperación entre la Unión y los PTU. Dichas estrategias de cooperación se basarían en objetivos, estrategias y prioridades de desarrollo adoptados por las autoridades competentes de los PTU.

Las actuaciones se decidirían en estrecha consulta entre la Comisión, los PTU y sus Estados miembros, con plena observancia de las respectivas competencias institucionales, jurídicas y financieras de cada socio.

Sin perjuicio de las competencias de la Comisión, las autoridades de los PTU serían las primeras responsables de ejecutar las intervenciones acordadas de acuerdo con la estrategia de cooperación. La Comisión sería responsable de establecer las normas y condiciones generales relativas a dichos programas y proyectos.

3.3. Proporcionalidad

Los objetivos de la asociación, mencionados en los artículos 198 y 199, abogan por una asociación amplia que conste de un marco institucional y acuerdos comerciales y cubra numerosas áreas de cooperación, y recoja asimismo los principios básicos que regulan la ayuda financiera de la Unión a los PTU. Ello exige un instrumento jurídico de gama amplia y largo alcance.

Los objetivos establecidos por el Tratado son concepciones a largo plazo. Ello reclama una Decisión cuya duración sea suficientemente dilatada. Comoquiera que, durante el Programa Financiero Plurianual 2014-2020, los PTU van a beneficiarse tanto del 11º Fondo Europeo de Desarrollo como del presupuesto general de la Unión, procede alinear la duración de la Decisión con la del Marco Financiero Plurianual.

La propuesta de la Comisión presenta un enfoque flexible y adaptado a la situación de cada PTU. Se propone que la eficacia de la cooperación UE-PTU se propone que se controle con auditorías y evaluaciones *ex ante*, intermedias y *ex post*.

4. EFECTOS PRESUPUESTARIOS

En la Comunicación de la Comisión⁹ titulada «Preparación del Marco Financiero Plurianual relativo a la financiación de la cooperación de la UE con los Estados de África, del Caribe y del Pacífico y con los Países y Territorios de Ultramar para el periodo 2014-2020 (11º Europeo de Desarrollo)» se prevé un importe de 343, 4 millones EUR para la cooperación con los PTU.

El importe de 343, 4 millones EUR se asignará con arreglo a una Decisión del Consejo, que deberá adoptarse antes del 31 de diciembre de 2013, para ejecutar la asociación con los PTU y de ese importe, 338, 4 millones EUR se dedicarán a financiar programas territoriales y regionales y 5 millones EUR se asignarán al BEI para financiar subsidios y asistencia técnica con arreglo a la Decisión de Asociación Ultramar.

2012/0195 (CNS)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la asociación de los países y territorios de Ultramar con la Unión europea («Decisión de Asociación Ultramar»)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 203,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión de la propuesta de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo,

⁹ COM(2011) 837 de 7 de diciembre de 2011

Con arreglo a un procedimiento legislativo especial,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Decisión 2001/822/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 2001, relativa a la asociación de los países y territorios de Ultramar a la Comunidad Europea¹⁰ es aplicable hasta el 31 de diciembre de 2013. Con arreglo a su artículo 62, el Consejo debe establecer las disposiciones que deben fijarse para la aplicación ulterior de los principios dispuestos en los artículos 198 a 202 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.
- (2) En sus conclusiones de 22 de diciembre sobre las relaciones de la UE con los países y territorios de Ultramar (PTU)¹¹, el Consejo invitó a la Comisión a que presentara una propuesta legislativa para revisar la Decisión de Asociación Ultramar antes de julio de 2012. El Consejo respaldó la propuesta de la Comisión de basar la futura asociación entre la Unión y los PTU en tres pilares clave que incluyeran la competitividad, el refuerzo de la capacidad de recuperación y la reducción de la vulnerabilidad y el fomento de la cooperación y la integración entre los PTU y otros socios y regiones vecinos.
- (3) La Comisión llevó a cabo una consulta pública entre junio y octubre de 2008 y propuso una serie de orientaciones para la nueva Decisión de asociación. Los resultados de dicha consulta se resumieron en una Comunicación intitulada «Elementos de una nueva asociación entre la UE y los países y territorios de Ultramar (PTU)»¹².
- (4) El Tratado y su legislación derivada no se aplican automáticamente a los PTU, si se exceptúan algunas disposiciones que explícitamente establecen lo contrario. Aun no siendo países terceros, los PTU no forman parte del mercado único y deben respetar las obligaciones que se imponen a los terceros países en relación al comercio, especialmente las normas de origen, las normas sanitarias y fitosanitarias y las medidas de salvaguardia.
- (5) La relación especial que existe entre la Unión y los PTU debe pasar de un enfoque clásico de cooperación al desarrollo a una asociación de reciprocidad que apoye el desarrollo sostenible de los PTU. Además, la solidaridad entre la Unión y los PTU debe basarse en su relación única y en su pertenencia a la misma «familia europea».
- (6) La contribución de la sociedad civil al desarrollo de los PTU puede afianzarse reforzando las organizaciones de la sociedad civil en todos ámbitos de la cooperación.
- (7) Dada la posición geográfica de los PTU, y en interés de todas las partes, deberá procurarse la cooperación entre ellos y sus vecinos, pese al diferente estatus de cada actor de una determinada zona geográfica en relación al Derecho de la Unión, incidiendo en particular en materias de interés común y en la promoción de los valores y normas de la Unión.
- (8) La Unión apoyará las políticas y estrategias de un PTU en una materia de interés recíproco en función de la necesidad específica, el potencial y la opción del PTU de que se trate.
- (9) La asociación debe buscar que se garanticen la conservación, la restauración y la utilización sostenible de la diversidad biológica y los servicios de ecosistema como elemento clave para lograr un desarrollo sostenible.
- (10) Los PTU albergan una rica biodiversidad terrestre y marina. El cambio climático puede repercutir en el medio natural de los PTU, constituyendo una amenaza que socave su desarrollo sostenible. Las actuaciones en materia de conservación de la biodiversidad y los servicios de ecosistema, disminución del riesgo de catástrofes, gestión sostenible de recursos naturales y fomento de la energía sostenible contribuirán a la adaptación y a la limitación del cambio climático en los PTU.
- (11) El papel considerable que podrían desempeñar los PTU contribuyendo a los compromisos de la Unión derivados de los acuerdos medioambientales multilaterales debe reconocerse en las relaciones entre la Unión y los PTU.
- (12) Es importante apoyar a los PTU en sus esfuerzos para disminuir su dependencia respecto de combustibles fósiles a fin de reducir su vulnerabilidad al acceso a los combustibles y a la volatilidad de los precios, dando mayor capacidad de recuperación a su economía y haciéndola menos vulnerable a sacudidas externas.

¹⁰ DO L 314 de 30.11.2001, p. 1.

¹¹ Documento del Consejo nº 17801/09.

¹² COM(2009) 623 final

- (13) La Unión puede ayudar a los PTU a reducir su vulnerabilidad a las catástrofes y apoyar las actuaciones y medidas que emprendan a dicho fin.
- (14) Los efectos de la lejanía de los PTU constituyen un obstáculo a su competitividad, por lo que es importante mejorar la accesibilidad de los mismos.
- (15) La Unión y los PTU reconocen la importancia de la educación como vector del desarrollo sostenible de los PTU.
- (16) El ulterior desarrollo económico y el desarrollo social de los PTU deben complementarse mutuamente y perseguir el refuerzo de la competitividad de la economía de los PTU y el objetivo del bienestar y la integración social, especialmente en lo que respecta a los grupos vulnerables y a las personas con discapacidades. Para ello, la cooperación entre la Unión y los PTU debe incluir el intercambio de información y buenas prácticas en las áreas correspondientes, así como el desarrollo de las capacidades y de la protección social, y promover los derechos de las personas con discapacidades, teniendo presentes los principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad. Además, la asociación entre la Unión y los PTU debe contribuir a promover el trabajo digno y, con él, las buenas prácticas de diálogo social, así como el respeto de las normas laborales fundamentales, la igualdad de oportunidades, la no discriminación y la accesibilidad en los PTU y las regiones en las que se ubiquen.
- (17) La incidencia en los PTU de las enfermedades transmisibles, como el dengue en el Caribe y el Pacífico y el chikunguña en la región del Océano Índico, puede tener un impacto negativo considerable sobre la salud y la economía. Además de mermar la productividad de las poblaciones afectadas, las epidemias de los PTU pueden incidir gravemente sobre el turismo, que es un factor esencial de muchas economías de PTU. Con grandes contingentes de turistas y trabajadores migrantes trasladándose a los PTU, estos son vulnerables a la importación de enfermedades infecciosas. En sentido inverso, el gran flujo de personas que vuelven de los PTU pudiera ser un vector de introducción de enfermedades transmisibles en Europa. Garantizar un «turismo seguro» es, pues, un elemento crítico en la sostenibilidad de las economías de los PTU, fuertemente dependientes del turismo.
- (18) La asociación entre la Unión y los PTU deberá tener en cuenta, contribuyendo a ella, la preservación de la diversidad cultural y la identidad de los PTU.
- (19) La Unión reconoce la importancia de desarrollar una asociación más activa con los PTU en relación a la buena gobernanza y la lucha contra el crimen organizado, la trata de seres humanos, el terrorismo y la corrupción.
- (20) El comercio y la cooperación relacionada con el comercio entre la Unión y los PTU deben contribuir al objetivo de desarrollo sostenible en sus dimensiones de desarrollo económico, desarrollo social y protección medioambiental.
- (21) Los cambios globales, reflejados en el proceso continuo de liberalización comercial, involucran en general a la Unión, principal socio comercial de los PTU, a los vecinos ACP de estos y a otros socios económicos.
- (22) Los PTU constituyen medios insulares frágiles que también requieren protección adecuada en la gestión de residuos. En relación con los residuos radioactivos, el artículo 198 del Tratado Euratom y la legislación derivada correspondiente establecen disposiciones al respecto, excepto en el caso de Groenlandia, donde no es aplicable el Tratado Euratom. Sobre otro tipo de residuos, debe especificarse la normativa de la Unión aplicable en relación a los PTU.
- (23) La presente Decisión debe prever normas de origen más flexibles y nuevas posibilidades de acumulación del origen. La acumulación debe ser posible no solo con los PTU y los países que hayan suscrito un acuerdo de asociación económica (AAE), sino, bajo ciertas condiciones, también con productos originarios de países con los que la Unión aplique un acuerdo de libre comercio y con productos que entren en la Unión libres de derechos y contingentes según el Sistema de Preferencias Generalizadas de la Unión¹³, igualmente bajo determinadas condiciones. Estas son necesarias para impedir la elusión comercial y garantizar un funcionamiento adecuado de los mecanismos de acumulación.

¹³ Reglamento n°732/2008 del Consejo, de 22 de julio de 2008, por el que se aplica un sistema de preferencias arancelarias generalizadas para el período del 1 de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2011 y se modifican los Reglamentos (CE) n° 552/97 y n° 1933/2006 del Consejo y los Reglamentos (CE) n° 1100/2006 y n° 964/2007 de la Comisión (DO L 211 de 6.8.2008, p.1).

- (24) Los procedimientos de certificado de origen PTU deben actualizarse en interés de los operadores y de las administraciones afectadas de los PTU. E igualmente deben adaptarse en consecuencia las disposiciones sobre cooperación administrativa entre la Unión y los PTU.
- (25) Deben establecerse métodos de cooperación administrativa y la posibilidad de retirar temporalmente el trato preferente a todos o determinados productos originarios de los PTU en caso de fraude, irregularidades o incumplimiento sistemático de la normativa sobre origen de los productos o de la incapacidad para proporcionar cooperación administrativa. Además deben fijarse disposiciones suficientemente detalladas de salvaguardia y supervisión. Esto debe permitir que los PTU y las autoridades competentes de la Unión, así como los operadores económicos, se apoyen en normas y procedimientos claros y transparentes. Por último, es de interés común garantizar la correcta aplicación de los procedimientos y mecanismos que permiten a los PTU exportar productos a la UE libres de derechos y contingentes. Conviene, pues, incluir una disposición que aclare las consecuencias de los errores administrativos en la aplicación de tales procedimientos y acuerdos, lo que origina pérdidas para el presupuesto de la Unión en concepto de derechos de importación. Dicha disposición debería confirmar explícitamente que la carga financiera de las pérdidas en las que se incurra no debe soportarla únicamente el presupuesto de la Unión sino también el Estado miembro que mantenga relaciones especiales con el PTU cuyas autoridades hayan cometido el error. La disposición no debería distinguir entre productos procedentes de los PTU y productos procedentes de terceros países, debiendo cubrir ambos supuestos.
- (26) Teniendo en cuenta los fines de integración y desarrollo del comercio global en materia de servicios y establecimiento, es necesario apoyar el desarrollo de mercados de servicios y posibilidades de inversión mejorando el acceso al mercado de la Unión de los servicios y las inversiones de los PTU. A este respecto, la Unión debería ofrecer a los PTU el mejor trato posible que se ofrezca a cualquier otro socio comercial mediante cláusulas generales de nación más favorecida, garantizando a la vez posibilidades más flexibles en las relaciones comerciales a los PTU y limitando el trato ofrecido por los PTU a la Unión a aquel que se haya ofrecido a otras principales economías con las que comercien.
- (27) Los derechos de propiedad intelectual son un elemento crucial para estimular la innovación y una herramienta de promoción del desarrollo socioeconómico. Son beneficiosos para los países al permitirles proteger sus creaciones y activos intelectuales. La protección y la aplicación de los mismos contribuyen a facilitar el comercio, el crecimiento y la inversión extranjera y a combatir los riesgos para la seguridad y para la seguridad de los productos falsificados. Los PTU pueden beneficiarse de una política de derechos de propiedad intelectual, particularmente en el contexto de preservación de la biodiversidad y de desarrollo de la tecnología.
- (28) Las medidas sanitarias y fitosanitarias y las barreras técnicas al comercio pueden tener incidencia sobre el comercio y requerir cooperación. El comercio y la cooperación relacionada con el comercio deben también abordar las políticas de competencia y los derechos de propiedad intelectual, que afectan a la distribución justa de los réditos comerciales.
- (29) Para que los PTU puedan participar en condiciones óptimas en el mercado interior de la Unión así como en los mercados regionales, subregionales e internacionales, es importante desarrollar su capacidad de los PTU en áreas relevantes. Estas incluyen el desarrollo de recursos humanos y sus capacidades, el desarrollo de pequeñas y medianas empresas, la diversificación de sectores económicos y la instauración de un marco jurídico adecuado para conseguir un clima empresarial que atraiga las inversiones.
- (30) La cooperación en materia de servicios financieros entre la Unión y los PTU debe contribuir a construir un sistema financiero más seguro, sano y transparente que es esencial para aumentar la estabilidad financiera global y propiciar el crecimiento sostenible. El esfuerzo en esta materia debe orientarse hacia la convergencia con las normas acordadas internacionalmente y la aproximación de la legislación de los PTU al acervo de la Unión sobre servicios financieros. Debe prestarse la atención adecuada a reforzar la capacidad administrativa de las autoridades de los PTU y, con ellas, a las autoridades de supervisión.
- (31) La asistencia financiera a los PTU debe asignarse en función de criterios uniformes, transparentes y efectivos, teniendo en cuenta las necesidades y los rendimientos de los PTU. Tales criterios deben tener en cuenta el tamaño de la población, el nivel del producto interior bruto (PIB), el nivel de asignaciones anteriores del Fondo Europeo de Desarrollo (FED) y los condicionantes debidos al aislamiento geográfico de los PTU.
- (32) En aras de la eficiencia, la simplificación y el reconocimiento de las capacidades de gestión de las autoridades de los PTU, los recursos financieros concedidos a los PTU deben gestionarse según una relación de reciprocidad. Además, las autoridades de los PTU deben asumir la responsabilidad de formular y aplicar las políticas convenidas entre las partes como estrategias de cooperación.

- (33) Los procedimientos relativos a la asistencia financiera establecidos en los artículos 9 a 82 delegan especialmente la responsabilidad principal de la cooperación sobre programación y aplicación del 11º FED en los PTU. La cooperación se llevará a cabo sobre todo en línea con las disposiciones territoriales de los PTU y reforzará el apoyo al seguimiento, a la evaluación y a la auditoría de las actuaciones programadas. Además, es necesario aclarar que los PTU pueden optar a las distintas fuentes de financiación previstas en el artículo 76.
- (34) A fin de adoptar normas detalladas de preparación de los documentos de programación, seguimiento, auditoría, evaluación, revisión y aplicación de los mismos, así como con fines de notificación y correcciones financieras, la capacidad de adoptar actos de acuerdo con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe confiarse a la Comisión en observancia de la Cuarta Parte de la presente Decisión. Para tener en cuenta el desarrollo tecnológico y los cambios de la legislación aduanera, la capacidad de adoptar actos de modificación de los apéndices del anexo VI, con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, debe delegarse en la Comisión. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo consultas adecuadas durante su trabajo de preparación, incluso a nivel de expertos. Al preparar y redactar sus actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, puntual y adecuada de los documentos pertinentes al Consejo.
- (35) [De acuerdo con los deseos del Gobierno de Bermuda, el régimen asociativo establecido en la presente Decisión no deben aplicarse a Bermuda.]
- (36) En virtud de la presente Decisión, el Consejo debe poder presentar una respuesta innovadora a todos los factores antes mencionados que sea coherente y adaptada a la diversidad de situaciones.
- (37) La presente Decisión debe sustituir a la Decisión 2001/822/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

PRIMERA PARTE
DISPOSICIONES GENERALES DE LA ASOCIACIÓN DE LOS PAÍSES Y TERRITORIOS DE
ULTRAMAR CON LA UNIÓN

CAPÍTULO 1
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

1. La asociación de los países y territorios de Ultramar (PTU) con la Unión (en lo sucesivo denominada la «asociación») es un acuerdo de cooperación, basado en el artículo 198 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, para apoyar el desarrollo sostenible de los PTU y promover los valores y normas de la Unión en el resto del mundo.
2. Los socios de la asociación son la Unión, los PTU y los Estados miembros con los que estos están vinculados.

Artículo 2

Objetivos, principios y valores

1. La asociación entre la Unión y los PTU se basará en objetivos, principios y valores compartidos por los PTU, los Estados miembros con los que estos están vinculados y la Unión.
2. La asociación perseguirá los objetivos generales establecidos en el artículo 199 del Tratado, mejorando la competitividad de los PTU, reforzando su capacidad de recuperación y reduciendo su vulnerabilidad y fomentando la cooperación entre ellos y otros socios.

3. En la búsqueda de dichos objetivos, la asociación respetará los principios fundamentales de libertad, democracia, derechos humanos y libertades fundamentales, el Estado de Derecho, la buena gobernanza y el desarrollo sostenible, todos los cuales son compartidos por los PTU y los Estados miembros a los que estos están vinculados.
4. No habrá discriminación por razones de sexo, origen racial o étnico, religión o creencias, discapacidad, edad u orientación sexual en las materias de cooperación a los que se refiere la presente Decisión.
5. Los socios se reconocerán mutuamente derechos para determinar sus políticas y prioridades de desarrollo sostenible, para establecer su propio nivel interno de protección medioambiental y laboral y para adoptar o modificar en consecuencia las leyes y políticas correspondientes, de forma coherente con los compromisos derivados de normas y los acuerdos reconocidos internacionalmente. Al hacerlo, se esforzarán por garantizar altos niveles de protección medioambiental y laboral.
6. Al aplicar la presente Decisión, los socios se guiarán por los principios de transparencia, subsidiariedad y necesidad de eficiencia y tendrán presentes por igual los tres pilares del desarrollo sostenible de los PTU: desarrollo económico, desarrollo social y protección medioambiental.

Artículo 3 **Gestión de la asociación**

La gestión de la asociación corresponderá a la Comisión y a las autoridades de los PTU y, si fuere necesario, al Estado miembro con el que esté vinculado el PTU, en el respeto de las competencias institucionales, jurídicas y financieras respectivas.

Artículo 4 **Aplicación territorial**

La asociación se aplicará a los PTU enumerados en el anexo II del Tratado (excepto a Bermuda).

Artículo 5 **Intereses mutuos, complementariedad y prioridades**

1. La asociación será un marco de diálogo político y cooperación en asuntos de interés mutuo.
2. Se dará prioridad a la cooperación en áreas de interés mutuo como:
 - (a) la diversificación económica de las economías de los PTU y su mayor integración en las economías mundiales y regionales;
 - (b) el fomento del crecimiento ecológico;
 - (c) la gestión sostenible de los recursos naturales y la conservación y uso sostenible de la biodiversidad y los servicios de ecosistema;
 - (d) la adaptación a los efectos del cambio climático y la mitigación de estos;
 - (e) el fomento de la reducción del riesgo de catástrofes;
 - (f) el fomento de la investigación, la innovación y las actividades de cooperación científica;
 - (g) el impulso a los intercambios sociales, culturales y económicos entre los PTU, sus vecinos y otros socios.
3. La cooperación en áreas de interés mutuo se dirigirá a fomentar la capacidad de autosuficiencia y de desarrollo de las capacidades de los PTU para formular, aplicar y supervisar las estrategias y políticas establecidas en el apartado 2.

*Artículo 6***Fomento de la asociación**

1. A fin de reforzar sus relaciones, la Unión y los PTU se esforzarán por dar a conocer la asociación entre sus ciudadanos, fomentando especialmente el desarrollo de vínculos y cooperación entre las autoridades, la comunidad académica, la sociedad civil y las empresas de los PTU, por una parte, y sus homólogos de la Unión por otra.
2. Los Estados miembros apoyarán los esfuerzos de los PTU para reforzar o promover sus relación con la Unión en su conjunto.

*Artículo 7***Cooperación regional, integración regional y cooperación con otros socios**

1. De acuerdo con el artículo 3 de la presente Decisión, el fin de la asociación es apoyar a los PTU en sus esfuerzos por participar en las iniciativas importantes de cooperación internacionales, regionales o subregionales y en los procesos de integración regional o subregional, en sintonía con sus propias aspiraciones y en línea con los objetivos y prioridades definidos por las autoridades competentes de los PTU.
2. A tal fin, la Unión y los PTU podrán intercambiar información y mejores prácticas o establecer cualquier otra forma de cooperación y coordinación estrechas con otros socios en el marco de la participación de los PTU en las organizaciones regionales e internacionales y, si fuere adecuado, mediante acuerdos internacionales.
3. La asociación se orientará a apoyar la cooperación entre los PTU y otros socios en las materias de cooperación establecidas en las Partes Segunda y Tercera de la presente Decisión. A este respecto, el objetivo de la asociación será fomentar la cooperación entre los PTU y las regiones ultraperiféricas, mencionadas en el artículo 349 del Tratado, y sus Estados africanos, caribeños y pacíficos (ACP) vecinos y los Estados no ACP. Para alcanzar dicho objetivo, la Unión mejorará la coordinación y las sinergias entre los programas de cooperación que se benefician de los distintos instrumentos financieros de la UE.
4. El apoyo a la participación de los PTU en las organizaciones de integración regional correspondientes se centrará en particular en:
 - (a) el desarrollo de capacidades de las organizaciones e instituciones regionales correspondientes de que sean miembros los PTU;
 - (b) iniciativas regionales o subregionales como la ejecución de políticas de reforma sectoriales que toquen áreas de cooperación enumeradas en las Partes Segunda y Tercera de la presente Decisión;
 - (c) la toma de conciencia y el conocimiento de los PTU sobre el impacto de los procesos de integración regional en distintas áreas;
 - (d) la participación de los PTU en el desarrollo de mercados regionales en el marco de las organizaciones de integración regional;
 - (e) las inversiones transfronterizas entre los PTU y sus vecinos.

*Artículo 8***Trato específico**

1. La asociación tendrá en cuenta la diversidad de los PTU en cuanto a desarrollo económico y capacidad de beneficiarse plenamente de la cooperación regional y la integración regional a que se refiere el artículo 7.
2. Se establecerá un tratamiento específico para los PTU aislados.
3. Para que los PTU aislados superen los obstáculos estructurales o de otra índole a su desarrollo, dicho trato específico deberá tener en cuenta sus dificultades específicas, determinando, por ejemplo, el volumen de ayuda financiera y las condiciones inherentes a la misma.
4. Los PTU que se consideran aislados se enumeran en el anexo I.

CAPÍTULO 2 ACTORES DE LA COPERACIÓN

Artículo 9

Planteamiento general

1. La asociación se basará en un diálogo y una consulta amplios sobre asuntos de interés mutuo entre los PTU, los Estados miembros a los que estén vinculados y la Comisión y, en su caso, el Banco Europeo de Inversiones (BEI).
2. Cuando corresponda, los PTU organizarán diálogos y consultas con autoridades y organismos como:
 - (a) las autoridades locales competentes y otras autoridades públicas;
 - (b) los interlocutores económicos y sociales;
 - (c) todo organismo apropiado que represente a la sociedad civil, a los interlocutores medioambientales, a las organizaciones no gubernamentales y a las instancias responsables de fomentar la igualdad entre hombres y mujeres.

Artículo 10

Actores de la cooperación

1. Los actores de la cooperación en los PTU comprenderán a:
 - (a) la Administración de los PTU;
 - (b) las autoridades locales de los PTU;
 - (c) proveedores de servicios públicos y organizaciones de la sociedad civil como asociaciones sociales, comerciales, empresariales y sindicales y organizaciones no gubernamentales locales, nacionales o internacionales;
 - (d) organizaciones regionales y subregionales.
2. Los Estados miembros a los que estén vinculados los PTU comunicarán a la Comisión, en un plazo de tres meses tras la entrada en vigor de la presente Decisión, cuáles sean las autoridades gubernamentales y locales a que se refiere el apartado 1, letras a) y b).

Artículo 11

Responsabilidades de los actores no gubernamentales

1. Los actores no gubernamentales podrán contribuir a la función de intercambiar información y realizar consultas sobre la cooperación, especialmente para la preparación y ejecución de ayudas, proyectos o programas. Se podrán delegar en ellos atribuciones de gestión financiera para ejecutar dichos proyectos o programas en apoyo de iniciativas locales de desarrollo.
2. Los actores no gubernamentales a los que se les pueda confiar la gestión descentralizada de proyectos o programas se señalarán por acuerdo entre las autoridades de los PTU, la Comisión y el Estado miembro con el que esté ligado el PTU, teniéndose en cuenta la materia de la que se trate, su preparación y el campo de actividad. El proceso de designación de los mismos se llevará a cabo en cada PTU dentro del diálogo y las consultas amplias a que se refiere el artículo 9.
3. La asociación procurará contribuir a los esfuerzos de los PTU para fortalecer las organizaciones de la sociedad civil, especialmente en lo que afecta a su creación y desarrollo, y al desarrollo de los mecanismos necesarios para ampliar su implicación en el diseño, ejecución y evaluación de estrategias y programas de desarrollo.

CAPÍTULO 3

MARCO INSTITUCIONAL DE LA ASOCIACIÓN

Artículo 12

Principios orientativos del diálogo

1. La Unión, los PTU y los Estados miembros a los que estos están vinculados, mantendrán periódicamente un amplio diálogo político.
2. El diálogo se realizará con plena observancia de las competencias institucionales, jurídicas y financieras respectivas de la Unión, los PTU y los Estados miembros a los que estos estén vinculados. El diálogo se realizará de forma flexible: podrá ser formal o informal, se hará al nivel y con el formato adecuados y se llevará a cabo en el marco a que se refiere el artículo 13.
3. El diálogo permitirá a los PTU participar plenamente en la aplicación de la asociación.
4. El diálogo se centrará, entre otros aspectos, en asuntos políticos específicos de interés mutuo o de relevancia general para alcanzar los objetivos de la asociación.

Artículo 13

Instancias de la asociación

1. La asociación establecerá las instancias de diálogo siguientes:
 - (a) se reunirá anualmente un foro de diálogo PTU-UE (Foro PTU-UE) que concitará a autoridades de los PTU, a representantes de los Estados miembros y a la Comisión. Cuando proceda, se asociarán también al Foro miembros del Parlamento Europeo, representantes del BEI y representantes de las regiones ultraperiféricas;
 - (b) de forma periódica, la Comisión, los PTU y los Estados miembros a los que estos están vinculados mantendrán consultas trilaterales. Por regla general, dichas consultas se organizarán cuatro veces al año a iniciativa de la Comisión o a instancias de los PTU y de los Estados miembros a los que estos están ligados.
 - (c) por acuerdo entre los PTU, los Estados miembros a los que estos están ligados, y la Comisión, se crearán grupos de trabajos con funciones consultivas que harán el seguimiento de la aplicación de la asociación, de forma adecuada a los asuntos que se aborden. Dichos grupos de trabajo organizarán debates técnicos sobre asuntos que interesen particularmente a los PTU y a los Estados miembros a los que estos están vinculados, completando así el trabajo que se haga en el Foro PTU-UE o en las consultas trilaterales.
2. La Comisión presidirá el Foro PTU-UE, las consultas trilaterales y los grupos de trabajo y asumirá el trabajo de secretaría.

SEGUNDA PARTE

ÁREAS DE COOPERACIÓN EN DESARROLLO SOSTENIBLE ENMARCADAS EN LA ASOCIACIÓN

CAPÍTULO 1

MEDIO AMBIENTE, CAMBIO CLIMÁTICO Y REDUCCIÓN DEL RIESGO DE CATÁSTROFES

Artículo 14

Objetivos y principios generales

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de medio ambiente, cambio climático y reducción del riesgo de catástrofes podrá suponer:

- (a) apoyo a los esfuerzos de los PTU para definir y aplicar políticas, estrategias, planes de actuación y medidas;
- (b) apoyo a los esfuerzos de los PTU para integrarse en redes e iniciativas regionales;
- (c) fomento del uso de fuentes de energía sostenibles y de la eficiencia de recursos y favorecimiento de la disociación entre crecimiento económico y degradación ambiental.

Artículo 15

Gestión sostenible y conservación de la biodiversidad y de los servicios de ecosistemas

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de gestión sostenible y conservación de la biodiversidad y de los servicios de ecosistemas podrá suponer:

- (a) fomentar el establecimiento y la gestión eficiente de áreas protegidas marinas y terrestres y mejorar la gestión de las actuales áreas protegidas;
- (b) favorecer la gestión sostenible de recursos marinos y terrestres, que contribuyen a la protección de especies, hábitats y funciones ecosistémicas importantes fuera de las áreas protegidas;
- (c) reforzar la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad y los ecosistemas marinos y terrestres:
 - (i) abordando el reto ecosistémico general del cambio climático con un mantenimiento de ecosistemas sanos y resistentes y el favorecimiento de infraestructuras ecológicas y planteamientos ecosistémicos de la adaptación al cambio climático y la reducción de sus efectos que a menudo aportan beneficios múltiples;
 - (ii) reforzando las capacidades a escala local, regional o internacional fomentando el intercambio de información, conocimientos y mejores prácticas entre todas las partes interesadas, incluidos autoridades públicas, propietarios de tierras, sector privado, investigadores y sociedad civil;
 - (iii) reforzando los programas actuales de conservación de la naturaleza y el trabajo a ellos asociado dentro y fuera de las áreas de conservación;
 - (iv) ensanchando la base de conocimientos y colmando las lagunas de conocimiento en cuanto, por ejemplo, al valor de las funciones y servicios de ecosistemas;
- (d) favorecer y facilitar la cooperación regional para abordar problemas como las especies invasivas no autóctonas o el impacto del cambio climático;
- (e) desarrollar mecanismos de potenciación de recursos como el pago por servicios de ecosistemas.

Artículo 16

Gestión forestal sostenible

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de gestión forestal sostenible podrá comprender el fomento, la conservación y la gestión sostenible de bosques, incluido el uso de los árboles para conservar el medio ambiente como protección frente a la erosión y control de la desertificación, la forestación y la gestión de las exportaciones madereras.

Artículo 17

Gestión integrada de zonas costeras

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de gestión integrada de zonas costeras podrá suponer:

- (a) el apoyo a los esfuerzos de los PTU por una gestión sostenible efectiva de las zonas marinas y costeras en la definición de enfoques estratégicos e integrados de la ordenación y gestión de zonas marinas y costeras;

- (b) conciliación de actividades económicas y sociales como la pesca y la acuicultura, el turismo o los transportes marítimos con el potencial de las zonas marinas y costeras en energías renovables o materias primas sin dejar de tener en cuenta el impacto del cambio climático y de la acción del hombre.

Artículo 18

Asuntos marítimos

En el contexto de la asociación, la cooperación en materias marinas podrá comprender:

- (a) el refuerzo del diálogo sobre asuntos de interés común en este campo;
- (b) el fomento del conocimiento del mar y de la biotecnología marina, de la energía oceánica, de la vigilancia marítima, de la gestión de zonas costeras y de una gestión ecosistémica;
- (c) el fomento de enfoques integrados a nivel internacional.

Artículo 19

Gestión sostenible de las poblaciones de peces

1. En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de gestión sostenible de las poblaciones de peces se basará en los principios siguientes:
 - (a) compromiso con la gestión responsable de la pesca y con las prácticas pesqueras;
 - (b) evitación de medidas o actividades que no concuerden con los principios de explotación sostenible de los recursos pesqueros;
 - (c) sin perjuicio de los acuerdos de cooperación bilaterales sobre pesca vigentes o futuros entre la Unión y los PTU, la Unión y los PTU procurarán consultarse mutuamente sobre conservación y gestión de los recursos vivos e intercambiar información sobre la situación de los recursos en el marco de las instancias oportunas de la asociación que se establecen en el artículo 13.
2. La cooperación en los puntos mencionados en el apartado 1 podrá comprender:
 - (a) el fomento activo de la buena gobernanza, las mejores prácticas y la gestión pesquera responsable para la conservación y gestión sostenible de las poblaciones de peces, incluidas las de interés común y las gestionadas por organizaciones de gestión de la pesca regionales;
 - (b) diálogo y cooperación sobre la conservación de poblaciones de peces, incluyendo medidas de lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cooperando eficazmente con las organizaciones regionales de gestión de la pesca y en el seno de estas. El diálogo y la cooperación deberán incluir sistemas de control e inspección, incentivos y obligaciones duraderas de gestión más eficaz de las pesquerías y del medio ambiente costero.

Artículo 20

Gestión sostenible de los recursos hídricos

1. En el contexto de la asociación, la Unión y los PTU podrán cooperar en materia de gestión hidrológica sostenible con políticas hidrológicas y capacitación institucional, protección de recursos hídricos, abastecimiento de agua en zonas rurales y urbanas para usos domésticos, industriales o agrícolas, almacenamiento, distribución y gestión de recursos hídricos y gestión de aguas residuales.
2. En materia de abastecimiento y depuración de agua, deberá prestarse atención especial al acceso a agua potable y a los servicios de saneamiento en zonas mal abastecidas, lo que contribuye directamente al desarrollo de recursos humanos al mejorar la salud y aumentar la productividad.
3. La cooperación en estas áreas deberá guiarse por el principio de que la necesidad continuada de ampliar el uso de servicios básicos de agua y saneamiento tanto a la población urbana como a la rural debe abordarse de forma ambientalmente sostenible.

Artículo 21
Gestión de residuos

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de gestión de residuos podrá incluir un fomento del uso de las mejores prácticas medioambientales en todas las actividades relacionadas con la gestión de residuos, lo que incluye la reducción de residuos, el reciclado u otros procesos de extracción de materias primas secundarias y la eliminación de residuos.

Artículo 22
Energía sostenible

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de energía sostenible podrá suponer:

- (a) la producción de energía, especialmente el desarrollo, fomento, utilización y almacenamiento de energías sostenibles como la energía solar, la hidroeléctrica, la energía de biomasa, la geotérmica, la olamotriz, la marina y la eólica;
- (b) las políticas y normativas energéticas, especialmente la formulación de políticas y la adopción de reglamentos que garanticen tarifas abordables y sostenibles;
- (c) la eficiencia energética, especialmente el desarrollo y la introducción de normas de eficiencia energética y la aplicación de medidas de eficiencia energética en distintos sectores (industriales, comerciales, públicos y domésticos), así como actividades de acompañamiento pedagógicas y labores de sensibilización;
- (d) el transporte, especialmente el desarrollo, fomento y uso de medios de transporte públicos y privados más respetuosos con el medio ambiente como vehículos híbridos, eléctricos o de hidrógeno, uso compartido del coche y planes de transporte en bicicleta;
- (e) la planificación y construcción urbanas, especialmente el fomento y la introducción de normas de calidad ambiental exigentes y alto rendimiento energético en la planificación y construcción urbanas;
- (f) el turismo, especialmente el fomento de la autosuficiencia energética (basada en la energía renovable) o de infraestructuras de turismo ecológico.

Artículo 23
Cambio climático

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de cambio climático se orientará a apoyar las iniciativas de los PTU relativas a la adaptación al cambio climático y a la reducción de sus efectos y podrá cubrir:

- (a) la determinación de actuaciones, planes o medidas territoriales, regionales o internacionales de adaptación al cambio climático;
- (b) la integración de la adaptación al cambio climático y la reducción de sus efectos en políticas y estrategias públicas;
- (c) la elaboración y enumeración de datos e indicadores estadísticos, que son herramientas determinantes de la elaboración y ejecución de políticas;
- (d) el fomento de la participación de los PTU en instancias de debate regionales e internacionales para promover el intercambio de conocimientos y experiencia.

Artículo 24
Reducción del riesgo de catástrofes

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de reducción del riesgo de catástrofes podrá suponer:

- (a) el desarrollo o perfeccionamiento de sistemas de prevención y preparación a catástrofes, incluidos sistemas de predicción y alerta rápida orientados a reducir los efectos de las catástrofes;

- (b) el desarrollo de un conocimiento pormenorizado de la exposición a las catástrofes y de la capacidad actual de respuesta de los PTU y de las regiones en las que se localicen;
- (c) el reforzamiento de las medidas actuales de prevención y preparación a catástrofes a nivel local, nacional y regional;
- (d) la mejora de la capacidad de respuesta de los actores implicados para que sea más coordinada, efectiva y eficiente;
- (e) la mejora de la concienciación y la información de la población en relación a la exposición al riesgo, la prevención, la preparación y la respuesta en caso de catástrofes, prestando la debida atención a las necesidades específicas de las personas con discapacidades;
- (f) el fortalecimiento de la colaboración entre los principales actores de la protección civil;
- (g) el fomento de la participación de los PTU en instancias regionales, europeas o internacionales que propicie un intercambio más regular de información y una cooperación más estrecha entre los distintos socios en caso de catástrofe.

CAPÍTULO 2 ACCESIBILIDAD

Artículo 25 **Objetivos generales**

1. En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de accesibilidad se orienta a:
 - (a) garantizar un mayor acceso de los PTU a las redes globales de transporte;
 - (b) garantizar un mayor acceso de los PTU a la información y a las tecnologías y los servicios de información y comunicación.
2. La cooperación en el contexto mencionado en el apartado 1 podrá incluir:
 - (a) capacitación política e institucional;
 - (b) transporte por carretera, ferrocarril, aire, mar o vías de navegación interior;
 - (c) instalaciones de almacenamiento en puertos y aeropuertos.

Artículo 26 **Transporte marítimo**

1. En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de transporte marítimo se orientará a desarrollar y fomentar en los PTU servicios de transporte marítimo eficientes y de costes racionales y podrá comprender:
 - (a) el fomento del transporte eficiente de mercancías con tarifas interesantes desde un punto de vista económico y comercial;
 - (b) la facilitación de una mayor participación de los PTU en los servicios de transporte internacional;
 - (c) el fomento de programas regionales;
 - (d) el apoyo a la participación del sector privado local en actividades de transporte.
2. La Unión y los PTU fomentarán la protección y la seguridad de las tripulaciones y la prevención de la contaminación.

Artículo 27
Transporte aéreo

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de transporte aéreo podrá suponer:

- (a) la reforma y modernización de las industrias de transporte aéreo de los PTU;
- (b) el fomento de su viabilidad comercial y su competitividad;
- (c) el impulso a la inversión y la participación del sector privado;
- (d) el fomento del intercambio de conocimientos y buenas prácticas comerciales.

Artículo 28
Seguridad del transporte aéreo

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de seguridad del transporte aéreo se orientará a apoyar a los PTU en sus esfuerzos por adecuarse a las normas internacionales correspondientes y podrá cubrir, entre otras cosas:

- (a) la implantación de sistemas de seguridad de la navegación aérea;
- (b) la implantación de medidas de seguridad aeroportuaria y el refuerzo de la capacidad de las autoridades de aviación civil para gestionar todos los aspectos de la seguridad operativa que dependan de su control;
- (c) el desarrollo de infraestructuras y recursos humanos.

Artículo 29
Servicios de tecnologías de la información y la comunicación

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de servicios de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) se orientará a impulsar en los PTU la innovación, el crecimiento económico y las mejoras en la vida diaria de los ciudadanos y las empresas, incluido el fomento de la accesibilidad para personas con discapacidades. En particular, la cooperación se dirigirá a potenciar la capacidad reguladora de los PTU y podrá apoyar la ampliación de las redes y los servicios de TIC valiéndose de las siguientes medidas:

- (a) creación de un entorno regulador predecible que se acompañe al desarrollo tecnológico, estimule el crecimiento y la innovación e impulse la competencia y la protección del consumidor;
- (b) discusión de los diversos aspectos estratégicos relativos al fomento y a la supervisión de la sociedad de la información;
- (c) intercambio de información sobre normas y problemas de interoperabilidad;
- (d) fomento de la cooperación en materia de investigación de TIC y en materia de infraestructuras de investigación basadas en TIC;
- (e) desarrollo de servicios y aplicaciones en ámbitos de gran incidencia social.

CAPÍTULO 3
INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN

Artículo 30
Cooperación en investigación e innovación

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de investigación e innovación podrá cubrir la ciencia y la tecnología, incluidas las tecnologías de la información y la comunicación, contribuyendo así al desarrollo sostenible de los PTU y al fomento de la excelencia y la competitividad industrial en los PTU. La cooperación podrá suponer en especial:

- (a) el diálogo, la coordinación y la creación de sinergias entre PTU y políticas e iniciativas de la Unión en los campos de la ciencia, la tecnología y la innovación;
- (b) capacitación política e institucional en los PTU y actuaciones concertadas a nivel local, nacional o regional a fin de desarrollar actividades y aplicaciones científicas, tecnológicas e innovadoras;
- (c) cooperación entre las instancias legales de los PTU, la Unión, los Estados miembros y los terceros países;
- (d) participación de investigadores independientes, organismos de investigación e instancias legales de los PTU en el marco de la cooperación relativa a los programas de investigación e innovación que se lleven a cabo en la Unión;
- (e) formación y movilidad internacional de los investigadores de los PTU y fomento de los intercambios.

CAPÍTULO 4

JUVENTUD, EDUCACIÓN, FORMACIÓN, SANIDAD, EMPLEO Y POLÍTICA SOCIAL

Artículo 31

Juventud

1. La Unión garantizará a las personas físicas de los PTU, definidas en el artículo 49, la posibilidad de participar en iniciativas sobre juventud de la Unión en iguales condiciones que los nacionales de los Estados miembros.
2. La asociación se orienta a reforzar los lazos entre los jóvenes que viven en los PTU y la Unión con medidas como la promoción de la movilidad educativa de los jóvenes de los PTU y el fomento del entendimiento mutuo entre jóvenes.

Artículo 32

Educación y formación

1. En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de educación y formación podrá cubrir:
 - (a) la impartición de enseñanza de calidad a niveles primario, secundario y superior y en el sector de la enseñanza y la formación profesional;
 - (b) el apoyo a los PTU en la definición y ejecución de políticas educativas.
2. La Unión garantizará que las personas físicas de los PTU, definidas en el artículo 49, participen en iniciativas de la Unión en iguales condiciones que los nacionales de los Estados miembros.
3. La Unión garantizará que los organismos e instituciones educativos de los PTU participen en las iniciativas de cooperación educativas de la Unión en iguales condiciones que los organismos e instituciones educativos de los Estados miembros.

Artículo 33

Empleo y política social

1. La Unión y los PTU mantendrán diálogos en materia de empleo y política social a fin de contribuir al desarrollo económico y social de los PTU y a la promoción del trabajo digno en los PTU y las regiones en que se ubiquen. Dicho diálogo se orientará también a apoyar la labor de las autoridades de los PTU para desarrollar políticas y legislación en la materia.
2. El diálogo consistirá principalmente en el intercambio de información y mejores prácticas sobre políticas y legislación en materia de empleo y política social que sean de interés mutuo para la Unión y los PTU. Al respecto se tendrán en cuenta materias como el desarrollo de capacidades, la protección social, el diálogo social, la igualdad de oportunidades, la no discriminación y la accesibilidad para personas con discapacidades, la salud y la seguridad en el lugar de trabajo y otras normas laborales.

Artículo 34
Salud pública

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de salud pública se orientará a reforzar la capacidad de los PTU en la supervisión, detección precoz y respuesta a la aparición de enfermedades contagiosas con medidas como:

- (a) actuaciones para reforzar la preparación y la capacidad de respuesta frente a amenazas sanitarias transfronterizas como las enfermedades infecciosas que deben apoyarse en estructuras actuales y abordar situaciones imprevistas;
- (b) capacitación mediante el refuerzo de redes públicas de salud a nivel regional y el fomento del intercambio de información entre expertos y de la formación adecuada;
- (c) desarrollo de herramientas y plataformas de comunicación y de programas de aprendizaje electrónico adaptados a las necesidades particulares de los PTU.

CAPÍTULO 5
CULTURA

Artículo 35
Intercambio y diálogo cultural

1. En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de intercambio y diálogo cultural podrá suponer:
 - (a) el desarrollo autónomo de los PTU, un proceso centrado en las personas mismas y enraizado en la cultura de cada población;
 - (b) el apoyo a las políticas y medidas adoptadas por las autoridades competentes de los PTU para potenciar sus recursos humanos, aumentar sus capacidades creadoras y promover su identidad cultural;
 - (c) la participación de la población en el proceso de desarrollo;
 - (d) el desarrollo de una base común de entendimiento y un intercambio reforzado de información en asuntos culturales y audiovisuales a través del diálogo.
2. Con su cooperación, la Unión y los PTU intentarán estimular los intercambios culturales mutuos mediante:
 - (a) la cooperación entre los sectores de la cultura y la creación de todos los socios;
 - (b) el fomento de la circulación entre ellos de obras y agentes culturales y de creación;
 - (c) la cooperación política para promover el desarrollo político, la innovación, la captación de público y nuevos modelos comerciales.

Artículo 36
Cooperación audiovisual

1. En el contexto de la asociación, la cooperación en materia audiovisual se orientará a promocionar las producciones audiovisuales de las otras partes, pudiendo cubrir las actuaciones siguientes:
 - (a) la cooperación y los intercambios entre las industrias de radiodifusión respectivas;
 - (b) el fomento del intercambio de obras audiovisuales;
 - (c) el intercambio de información y opiniones sobre política audiovisual y de radiodifusión y sobre el marco regulador entre las autoridades competentes;

- (d) el fomento de visitas y de la participación en manifestaciones internacionales celebradas en territorio de las demás partes así como en terceros países.
2. Las coproducciones audiovisuales tendrán derecho a beneficiarse de todo programa de promoción de contenido local o regional establecido en la Unión, los PTU y los Estados miembros a los que estos estén vinculados.

Artículo 37
Artes escénicas

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de artes escénicas podrá suponer:

- (a) la facilitación de mayores contactos entre los actores de artes escénicas en materias como los intercambios profesionales y la formación en audiciones, desarrollo de redes y promoción de las redes;
- (b) el fomento de producciones conjuntas entre productores de uno o varios Estados miembros de la Unión y uno o varios PTU;
- (c) el fomento del desarrollo de normas internacionales de tecnología teatral y de uso de señales escénicas, incluyendo la labor de organismos adecuados de normalización.

Artículo 38
Protección de lugares de patrimonio cultural y monumentos históricos

En el contexto de la asociación, el objetivo de la cooperación en materia de lugares de patrimonio cultural y monumentos históricos será fomentar los intercambios de conocimientos y mejores prácticas mediante:

- (a) la facilitación de intercambios entre expertos;
- (b) la colaboración en formación profesional;
- (c) la sensibilización de la población local;
- (d) el asesoramiento sobre protección de monumentos históricos y espacios protegidos y sobre legislación y ejecución de medidas relacionadas con el patrimonio, especialmente su integración en la vida local.

CAPÍTULO 6
LUCHA CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA

Artículo 39
Lucha contra la delincuencia organizada, la trata de seres humanos, el abuso y la explotación sexual de menores, el terrorismo y la corrupción

1. En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de lucha contra la delincuencia organizada podrá incluir:
- (a) el desarrollo de medios innovadores y eficaces de cooperación policial y judicial, incluida la cooperación con otros interesados como la sociedad civil, en la prevención y lucha contra la delincuencia organizada, la trata de seres humanos, el abuso y la explotación sexual de menores, el terrorismo y la corrupción;
 - (b) la ayuda para aumentar la eficacia de las policías de los PTU en la prevención y la lucha contra la delincuencia organizada, la trata de seres humanos, el abuso y la explotación sexual de menores, el terrorismo y la corrupción, así como la producción, distribución y tráfico de cualquier tipo de narcóticos y sustancias psicotrópicas, previniendo y reduciendo el consumo de drogas y los daños adherentes, teniendo en cuenta el trabajo realizado en estos campos por los organismos internacionales, con medidas como:

- (i) la formación y capacitación en la prevención y la lucha contra la delincuencia organizada, incluidos la trata de seres humanos, el abuso sexual y la explotación sexual de menores, el terrorismo y la corrupción;
 - (ii) medidas de prevención que incluyan la formación, la educación y la promoción de la salud, el tratamiento y la rehabilitación de los narcodependientes así como proyectos de reinserción laboral y social de los mismos;
 - (iii) desarrollo de medidas de ejecución efectivas;
 - (iv) ayuda técnica, financiera y administrativa para el desarrollo de políticas y legislación eficaces en materia de trata de seres humanos, especialmente mediante campañas de sensibilización, mecanismos de remisión y sistemas de protección de las víctimas, con la implicación de todas las partes interesadas y de la sociedad civil;
 - (v) asistencia técnica, financiera y administrativa para la prevención, el tratamiento y la reducción de los efectos nocivos del consumo de drogas;
 - (vi) asistencia técnica al desarrollo de legislación y políticas contra el abuso y la explotación sexual de menores;
 - (vii) ayuda técnica y formación para la capacitación y para facilitar el cumplimiento de normas mínimas internacionales de lucha contra la corrupción, teniendo presente especialmente las que se establecen en la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción.
2. En el contexto de la asociación, los PTU cooperarán con la Unión en el combate contra el blanqueo de dinero con arreglo a los artículos 69 y 70.

TERCERA PARTE COMERCIO Y COOPERACIÓN COMERCIAL

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 40 **Objetivos generales**

Los objetivos generales de comercio y cooperación comercial ente la Unión y los PTU serán:

- (a) promover el desarrollo económico y social de los PTU estableciendo relaciones económicas estrechas entre estos y el conjunto de la Unión;
- (b) estimular la integración efectiva de los PTU en las economías regionales y mundiales y el desarrollo del comercio de bienes y servicios;
- (c) apoyar a los PTU en la creación de climas de inversión favorables que propicien el desarrollo social y económico de los PTU;
- (d) promover la estabilidad, la integridad y la transparencia del sistema financiero global y la buena gobernanza en materia fiscal;
- (e) apoyar el proceso de diversificación de las economías de los PTU;
- (f) apoyar las capacidades de los PTU para formular y ejecutar las políticas necesarias para desarrollar su comercio de mercancías y servicios;

- (g) apoyar las capacidades exportadoras y comerciales de los PTU;
- (h) apoyar el esfuerzo de los PTU para lograr la convergencia de su legislación local con la legislación de la Unión, cuando proceda;
- (i) crear posibilidades de cooperación y diálogo específicos con la Unión en materia de comercio y asuntos relacionados.

TÍTULO II

RÉGIMEN DE COMERCIO DE MERCANCÍAS, SERVICIOS Y ESTABLECIMIENTO

CAPÍTULO 1

RÉGIMEN DE COMERCIO DE MERCANCÍAS

Artículo 41

Acceso libre de mercancías originarias

1. Los productos originarios de los PTU se importarán en la Unión libres de derechos de importación.
2. La definición de producto originario y las modalidades de la cooperación administrativa al respecto se establecen en el anexo VI.

Artículo 42

Restricciones cuantitativas y medidas de efecto equivalente

1. La Unión no aplicará restricciones cuantitativas ni medidas de efecto equivalente a las importaciones de productos originarios de los PTU.
2. El apartado 1 no será obstáculo para las prohibiciones o restricciones sobre las importaciones, exportaciones o mercancías en tránsito justificadas por razones de moralidad u orden público, protección de la salud y de la vida de las personas y animales, preservación de los vegetales, protección del patrimonio artístico, histórico o arqueológico nacional o protección de la propiedad industrial y comercial.

Dichas prohibiciones o restricciones no constituirán en ningún caso un medio de discriminación arbitraria o injustificada o una restricción encubierta del comercio en general.

Artículo 43

Medidas adoptadas por los PTU

1. Las autoridades de los PTU podrán mantener o introducir en relación a las importaciones de productos originarios de la Unión los derechos de aduanas o las restricciones cuantitativas que consideren necesarios para sus necesidades de desarrollo respectivas.
2. En los campos cubiertos por el presente capítulo, los PTU no otorgarán a la Unión un trato menos favorable que el trato más favorable aplicable a cualquier otra economía de mercado importante, según la definición del apartado 4.
3. Las disposiciones del apartado 2 no impedirán que un PTU pueda conceder a otros PTU u otros países en desarrollo determinados un trato más favorable que el que conceda a la Unión.
4. A efectos del presente título, por «economía de mercado importante» se entenderá cualquier país desarrollado, o cualquier país que represente una proporción de las exportaciones de las mercancías mundiales superior al 1 % o, sin perjuicio del apartado 3, a cualquier grupo de países que actúen individual, colectivamente o mediante un acuerdo de libre comercio que represente en su conjunto una proporción de exportación de las mercancías mundiales superior al 1,5 %. Para estos cálculos se utilizarán los últimos

datos oficiales disponibles del OMC sobre principales exportadores del comercio mundial de mercancías (excluido el comercio interior de la UE).

5. Las autoridades de los PTU comunicarán a la Comisión, en un plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor de la presente Decisión, los aranceles aduaneros y las restricciones cuantitativas que apliquen de conformidad con la presente Decisión.

Las autoridades de los PTU comunicarán asimismo a la Comisión las modificaciones posteriores que se introduzcan en dichas medidas conforme se produzcan.

Artículo 44

No discriminación

1. La Unión no establecerá discriminaciones entre los PTU y los PTU no establecerán discriminaciones entre los Estados miembros de la Unión.
2. Con arreglo al artículo 64, la aplicación de las disposiciones específicas de la presente Decisión y, en particular, de sus artículos 42, apartado 2, y 43, 46, 48, 50 y 58, apartado 3, no se considerará discriminatoria.

Artículo 45

Condiciones del traslado de residuos

1. El traslado de residuos entre los Estados miembros y los PTU se controlará de conformidad con el Derecho internacional y el Derecho de la Unión. La Unión apoyará el establecimiento y desarrollo de una cooperación internacional efectiva en este campo dirigida a proteger el medio ambiente y la salud pública.
2. La Unión prohibirá toda exportación directa o indirecta de residuos hacia los PTU, con excepción de las exportaciones de residuos no peligrosos destinados a operaciones de valoración, al tiempo que las autoridades competentes de los PTU, por su parte, prohibirán la importación, directa o indirecta, en su territorio de esos mismos residuos procedentes de la Unión o de cualquier otro país, sin perjuicio de los compromisos internacionales suscritos o que se suscriban en el futuro en estos ámbitos en las instancias internacionales competentes.
3. Las autoridades competentes de los PTU que no sean miembros del Convenio de Basilea debido a su situación constitucional adoptarán en el plazo más breve posible las disposiciones legales y administrativas internas necesarias para la aplicación del Convenio de Basilea¹⁴ en dichos PTU.
4. Además, los Estados miembros a los que estén vinculados los PTU promoverán la adopción por estos de las disposiciones legales y administrativas internas necesarias para aplicar los actos siguientes:
 - (a) Reglamento (CE) nº 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵, como sigue:
 - artículo 40 en lo referido a las exportaciones de residuos a países o territorios de Ultramar;
 - artículo 46 en lo referido a las importaciones de residuos de países o territorios de Ultramar;
 - (b) Reglamento (CE) nº 1420/1999 del Consejo¹⁶;
 - (c) Reglamento (CE) nº 1547/1999 de la Comisión¹⁷;
 - (d) Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸, con sujeción a los plazos de transposición establecidos en su artículo 16.

¹⁴ DO L 39 de 16.2.1993, p. 1.

¹⁵ DO L 190 de 12.7.2006, p.1.

¹⁶ DO L 244 de 14.9.2001, p. 19.

¹⁷ DO L 185 de 17.7.1999, p. 1.

¹⁸ DO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

5. Uno o más PTU y los Estados miembros a los que están vinculados podrán aplicar sus propios procedimientos de exportación de residuos desde los PTU a dichos Estados miembros.
6. En tal caso, el Estado miembro al que esté vinculado el PTU comunicará a la Comisión la legislación aplicable en el plazo de los seis meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Decisión, así como toda ulterior legislación nacional pertinente y todas las modificaciones de dicha legislación.

Artículo 46

Retirada temporal de preferencias

Para garantizar la correcta aplicación de la presente Decisión, la Unión podrá retirar temporalmente las preferencias a un PTU con arreglo a las disposiciones establecidas en el anexo VII.

Artículo 47

Gestión de errores administrativos

Si las autoridades competentes de los PTU incurrieran en errores al expedir certificados y en sus métodos de cooperación administrativa y estos errores provocaran pérdidas que afectaran a los derechos de importación de la Unión, el Estado miembro con el que tenga particular relación el PTU que hubiera cometido el error indemnizará al presupuesto de la Unión por las pérdidas.

Artículo 48

Medidas de salvaguardia y vigilancia

Para garantizar la correcta aplicación de la presente Decisión, la Unión adoptará las medidas de salvaguardia y vigilancia que figuran en el anexo VIII.

CAPÍTULO 2

RÉGIMEN DE COMERCIO DE SERVICIOS Y DE ESTABLECIMIENTO

Artículo 49

Definiciones

A efectos del presente capítulo, se entenderá por:

- (a) «persona física de un PTU»: una persona que resida habitualmente en un PTU y sea nacional de un Estado miembro o disfrute de una situación jurídica específica de un PTU. Esta definición se entenderá sin perjuicio de los derechos que otorga la ciudadanía de la Unión a tenor del Tratado;
- (b) «persona jurídica de un PTU»: una persona jurídica del PTU constituida con arreglo a la legislación aplicable en un PTU determinado y que tenga su domicilio social, su administración central o su lugar principal de actividad en dicho PTU; si la persona jurídica únicamente tuviera su sede social o administración central en el PTU, no se considerará persona jurídica del PTU a no ser que desarrolle una actividad que tenga un vínculo real y continuo con la economía de dicho país o territorio.
- (c) Las definiciones respectivas establecidas en los acuerdos de integración económica a que se refiere el artículo 50, apartado 1, se aplicarán al trato concedido entre la Unión y los PTU.

Artículo 50

Trato más favorable

1. Con respecto a toda medida que afecte al comercio de servicios y al establecimiento en actividades económicas:

- (a) la Unión concederá a las personas físicas y jurídicas de los PTU un trato no menos favorable que el trato más favorable aplicable a las personas físicas y jurídicas similares de cualquier tercer país con el que la Unión suscriba o haya suscrito un acuerdo de integración económica;
 - (b) un PTU concederá a las personas físicas y jurídicas de la Unión un trato no menos favorable que el trato más favorable aplicable a las personas físicas y jurídicas similares de cualquier economía comercial importante con la que haya suscrito un acuerdo de integración económica tras la entrada en vigor de la presente Decisión.
2. Las obligaciones establecidas en el apartado 1 del presente artículo no se aplicarán al trato concedido:
- (a) en el marco de un mercado interior que requiera que las partes del mismo armonicen significativamente sus legislaciones para eliminar obstáculos no discriminatorios al establecimiento y al comercio de servicios;
 - (b) con arreglo a medidas que dispongan el reconocimiento de cualificaciones, licencias o medidas cautelares conforme al artículo VII del AGCS o su anexo sobre comercio sobre servicios financieros. Ello sin perjuicio de las medidas específicas que puedan adoptar los PTU con arreglo al presente artículo;
 - (c) con arreglo a todo acuerdo internacional o régimen relativo en su totalidad o principalmente al sistema de imposición;
 - (d) con arreglo a medidas cubiertas por una excepción de nación más favorecida enumeradas de conformidad con el artículo II.2 del AGCS.
3. Las autoridades de un PTU, a fin de promover o apoyar el empleo local, podrán adoptar normativas de ayuda a sus personas físicas y sus actividades locales. En tal supuesto, las autoridades del PTU notificarán a la Comisión los reglamentos que adopten para que la Comisión informe a los Estados miembros.

Artículo 51

Cualificaciones profesionales

Para las profesiones de médico(a), dentista, comadrona, enfermero(a) de cuidados generales, farmacéutico(a) y veterinario(a), el Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, aprobará la lista de cualificaciones profesionales propias de los PTU que vayan a ser reconocidas en los Estados miembros.

TÍTULO III

ASPECTOS RELACIONADOS CON EL COMERCIO

CAPÍTULO 1

COMERCIO Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Artículo 52

Enfoque general

El comercio y la cooperación comercial en la asociación se orientarán a contribuir al desarrollo sostenible en sus dimensiones económica, social y medioambiental.

En este contexto, no deberán relajarse las leyes y normativas nacionales sobre medio ambiente y trabajo de los PTU para favorecer el comercio o las inversiones.

*Artículo 53***Normativa sobre medio ambiente y cambio climático en el comercio**

1. El comercio y la cooperación comercial en la asociación se orientarán a incrementar el refuerzo mutuo entre el comercio y las políticas y obligaciones medioambientales. El comercio y la cooperación comercial en la asociación tendrán en cuenta los principios de la gobernanza medioambiental internacional y los acuerdos multilaterales sobre medio ambiente.
2. El objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCCC) y su Protocolo de Kioto deberá proseguirse. La cooperación deberá basarse en el desarrollo del futuro marco internacional del cambio climático de acuerdo con el Plan de Acción de Bali y en la ejecución de las resoluciones derivadas de las Conferencias de las Partes del UNFCCC relativas a la temperatura global y a los objetivos de emisión.
3. Las medidas de ejecución de los acuerdos medioambientales multilaterales no se aplicarán de modo que constituyan un medio de discriminación arbitraria o injustificada entre los socios o una restricción comercial encubierta.

*Artículo 54***Normativa laboral en el comercio**

1. La asociación se orientará a promover el comercio de tal modo que lleve al pleno empleo productivo y digno para todos.
2. La normativa laboral básica internacionalmente reconocida, definida por los convenios correspondientes de la Organización Internacional del Trabajo, se respetará y aplicará de derecho y de hecho. Dicha normativa laboral comprende, en particular, el respeto de la libertad de asociación, el derecho de negociación colectiva, la abolición de toda forma de trabajo forzado u obligatorio, la prohibición de las peores formas de trabajo infantil, la edad mínima de admisión al empleo y la no discriminación en materia de empleo.
3. La violación de la normativa laboral básica no podrá alegarse o utilizarse de cualquier otra forma como ventaja comparativa legítima. No podrá recurrirse a la normativa con fines proteccionistas.

*Artículo 55***Comercio sostenible en productos pesqueros**

A fin de promover una gestión sostenible de las poblaciones de peces, la asociación podrá incluir la cooperación para atajar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y el comercio de sus productos. La cooperación en esta materia se orientará a:

- (a) promover la aplicación de medidas para atajar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y el comercio de sus productos en los PTU;
- (b) facilitar la cooperación entre los PTU y las organizaciones regionales de gestión de la pesca, en relación sobre todo con el desarrollo y la aplicación efectiva de sistemas de control e inspección, de incentivos y medidas para una gestión efectiva y duradera de la pesca y de los ecosistemas marinos.

*Artículo 56***Comercio maderero sostenible**

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de comercio maderero se orientará a promover el comercio de madera talada legalmente. Dicha cooperación podrá incluir un diálogo sobre medidas reglamentarias así como intercambio de información sobre medidas basadas en el mercado o medidas voluntarias como la certificación de bosques o políticas de contratación pública ecológica.

*Artículo 57***Desarrollo sostenible en el comercio**

1. En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de desarrollo sostenible podrá procurarse:
 - (a) facilitando y promoviendo el comercio y la inversión en productos y servicios medioambientales y en productos que contribuyan a mejorar las condiciones sociales de los PTU;
 - (b) facilitando la eliminación de obstáculos al comercio o la inversión en bienes o servicios de particular significación para reducir los efectos del cambio climático, como las energías renovables sostenibles y los productos y servicios energéticamente eficientes y adoptando, por ejemplo, marcos de actuación que propicien el despliegue de las mejores tecnologías disponibles y promoviendo normativas que respondan a las necesidades medioambientales y económicas y reduzcan al máximo los obstáculos técnicos al comercio;
 - (c) promoviendo el comercio de productos que contribuyan a la mejora de las condiciones sociales y a prácticas ambientalmente sanas, con, por ejemplo, productos sujetos a regímenes voluntarios de garantía de sostenibilidad como los sistemas de comercio justo y comercio ético, las etiquetas ecológicas y los sistemas de certificación de productos obtenidos a partir de recursos naturales;
 - (d) promoviendo principios y directrices internacionalmente reconocidos en materia de responsabilidad social de las empresas y animando a aplicarlos a las empresas que operen en el territorio de los PTU;
 - (e) intercambiando información y mejores prácticas en materia de responsabilidad social de las empresas.
2. En el diseño y la aplicación de medidas dirigidas a proteger el medio ambiente o las condiciones laborales que puedan afectar al comercio o a las inversiones, la Unión y los PTU tendrán en cuenta la información científica y técnica disponible y la normativa, las orientaciones y las recomendaciones internacionales pertinentes así como el principio de cautela.
3. La Unión y los PTU aplicarán una transparencia total para desarrollar, introducir y ejecutar toda medida orientada a proteger el medio ambiente y las condiciones laborales que afecten al comercio o a las inversiones.

CAPÍTULO 2**OTROS ASPECTOS RELACIONADOS CON EL COMERCIO***Artículo 58***Pagos corrientes y movimientos de capitales**

1. No se impondrá restricción alguna sobre ningún pago en monedas de libre convertibilidad en la cuenta corriente de balanza de pagos entre residentes de la Unión y de los PTU.
2. Respecto a las transacciones correspondientes a la cuenta de capital de la balanza de pagos, los Estados miembros y las autoridades de los PTU no impondrán restricción alguna a la libre circulación de capitales para inversiones directas en empresas constituidas con arreglo a la legislación del Estado miembro, país o territorio receptor o para garantizar la realización y repatriación de activos procedentes de dichas inversiones y de todo beneficio derivado de ellas.
3. La Unión y los PTU tendrán derecho a adoptar las medidas a que se refieren los artículos 64, 65, 66, 75 y 215 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea de conformidad, *mutatis mutandis*, con las condiciones en ellos expuestas.
4. Las autoridades de los PTU, los Estados miembros afectados o la Unión se informarán mutuamente y sin demora de toda medida del género y presentarán un calendario para suprimirla tan pronto como sea posible.

*Artículo 59***Políticas de competencia**

La eliminación de los falseamientos de la competencia, teniendo bien presentes los distintos niveles de desarrollo y las necesidades económicas de los PTU, implicará la implantación de normas y políticas locales, nacionales o regionales que controlen además y, en determinadas condiciones, prohíban los acuerdos entre empresas que tengan por objeto o efecto la prevención, restricción o distorsión de la competencia. Tal prohibición se refiere también al abuso de posición dominante por parte de una o más empresas en el territorio de la Unión o de los PTU.

*Artículo 60***Protección de los derechos de propiedad intelectual**

1. En consonancia con la normativa internacional más exigente, deberá garantizarse, cuando proceda, una protección adecuada y efectiva de los derechos de propiedad intelectual que incluya medios de hacer valer dichos derechos a fin de reducir los falseamientos e impedimentos del comercio bilateral.
2. En el contexto de la asociación, la cooperación en esta materia podrá incluir la preparación de leyes y normativas de protección y ejecución de los derechos de propiedad intelectual, de prevención de abuso de tales derechos por sus titulares y de infracción de los mismos por parte de los competidores y de ayuda a las organizaciones regionales de propiedad intelectual activas en la ejecución y protección de los derechos, incluyendo en la ayuda la formación de personal.

*Artículo 61***Obstáculos técnicos al comercio**

La asociación podrá abarcar la cooperación en materias de reglamentación técnica de mercancías, normalización, evaluación de conformidad, acreditación, vigilancia del mercado y garantía de calidad a fin de eliminar los obstáculos técnicos innecesarios al comercio entre la Unión y los PTU y reducir las diferencias en estos campos.

*Artículo 62***Política de consumidores, protección de la salud de los consumidores y comercio**

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de política de consumidores, protección de la salud de los consumidores y comercio podrá incluir la preparación de leyes y normativas en materia de política de consumidores y protección de la salud de los consumidores a fin de evitar obstáculos comerciales innecesarios.

*Artículo 63***Medidas sanitarias y fitosanitarias**

En el contexto de la asociación, la cooperación en materia de medidas sanitarias y fitosanitarias se orientará a:

- (a) facilitar el comercio entre la Unión y los PTU en su conjunto y entre los PTU y los terceros países preservando a la vez la salud o la vida humana, animal y vegetal con arreglo al Acuerdo MSF de la OMC;
- (b) abordar los problemas derivados de medidas sanitarias y fitosanitarias;
- (c) garantizar la transparencia en relación a las medidas sanitarias y fitosanitarias aplicables al comercio entre la Unión y los PTU;
- (d) promover la armonización de las medidas con la normativa internacional de conformidad con el Acuerdo MSF de la OMC;
- (e) apoyar la participación efectiva de los PTU en organizaciones que establecen normativas internacionales sanitarias y fitosanitarias;
- (f) promover las consultas y los intercambios entre los PTU y los centros y laboratorios europeos;

- (g) establecer y reforzar la capacidad técnica de los PTU para aplicar y supervisar las medidas sanitarias y fitosanitarias;
- (h) promover las transferencias de tecnología en materia de medidas sanitarias y fitosanitarias.

Artículo 64

Prohibición de medidas proteccionistas

Las disposiciones de los capítulos 1 y 2 no se utilizarán como medio de discriminación arbitraria o restricción comercial encubierta.

CAPÍTULO 3

ASPECTOS MONETARIOS Y FISCALES

Artículo 65

Excepción fiscal

1. Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 66, el trato de nación más favorecida concedido con arreglo a la presente Decisión no se aplicará a las ventajas fiscales que los Estados miembros o las autoridades de los PTU estén concediendo o puedan conceder en el futuro con base en acuerdos para eludir la doble imposición u otros regímenes fiscales o legislación fiscal nacional vigentes.
2. Ninguna disposición de la presente Decisión se podrá interpretar con el fin de impedir la adopción o la ejecución de medidas destinadas a prevenir la evasión o el fraude fiscal de conformidad con las disposiciones fiscales de los acuerdos destinados a evitar la doble imposición, de otros acuerdos fiscales o de la legislación fiscal vigente.
3. Ninguna disposición de la presente Decisión se deberá interpretar con el fin de impedir que las autoridades competentes respectivas, en la aplicación de las disposiciones pertinentes de su legislación fiscal, hagan distinción entre contribuyentes que no se encuentren en la misma situación, en particular por lo que se refiere a su lugar de residencia o al lugar en el que hayan invertido su capital.

Artículo 66

Régimen fiscal y aduanero de los contratos financiados por la Unión

1. Los PTU aplicarán a los contratos financiados por la Unión un régimen fiscal y aduanero que no será menos favorable que el que se aplique al Estado miembro al que esté vinculado el PTU o a los Estados a los que se les conceda el trato de nación más favorecida o a las organizaciones internacionales de desarrollo con las que tengan relaciones, si este último es más favorable.
2. A reserva de lo dispuesto en el apartado 1, a los contratos financiados por la Unión se les aplicará el régimen siguiente:
 - (a) los contratos no estarán sujetos ni a los derechos de timbre y registro ni a las exacciones fiscales de efecto equivalente que existan o se creen en el futuro en el PTU beneficiario; no obstante, estos contratos se registrarán con arreglo a la legislación vigente en el PTU beneficiario y el registro podrá dar lugar a la percepción de una tasa por prestación de servicios;
 - (b) los beneficios o los ingresos resultantes de la ejecución de los contratos se gravarán de acuerdo con el régimen fiscal interno del PTU beneficiario, siempre que las personas físicas o jurídicas que hayan obtenido dichos beneficios o ingresos tengan una sede permanente en ese PTU o que la duración de ejecución del contrato sea superior a seis meses;
 - (c) las empresas que deban importar material para la ejecución de los contratos de obras gozarán, si lo solicitan, del régimen de admisión temporal relativo a dichos materiales tal como se defina en la legislación del PTU beneficiario;

- (d) el material profesional necesario para la ejecución de las tareas definidas en los contratos de servicios se acogerá al régimen de admisión temporal en el PTU o los PTU beneficiarios, con exención de derechos fiscales, derechos de entrada, derechos de aduana y demás gravámenes de efecto equivalente, siempre que esos derechos y gravámenes no se exijan como remuneración por la prestación de servicios;
 - (e) las importaciones en el marco de la ejecución de un contrato de suministros se admitirán en el PTU beneficiario con exención de derechos de aduana, derechos de entrada, gravámenes o derechos fiscales de efecto equivalente. El contrato de suministros originarios del PTU en cuestión se celebrará con base en el precio franco fábrica de los mismos, al que podrán añadirse, en su caso, los derechos fiscales aplicables a dichos suministros en el PTU;
 - (f) las compras de combustibles, lubricantes y aglutinantes hidrocarbonatos, así como, en general, de todos los productos que se utilicen en la realización de un contrato de obras se considerarán realizadas en el mercado local y estarán sujetas al régimen fiscal aplicable en virtud de la legislación vigente en el PTU beneficiario;
 - (g) la importación de efectos y objetos personales, de uso personal y doméstico, por las personas físicas, distintas de las contratadas a nivel local, encargadas de la ejecución de las tareas definidas en un contrato de servicios, y por los miembros de sus familias, se efectuará de acuerdo con la legislación nacional vigente en el PTU beneficiario, con exención de derechos de aduana o de entrada, gravámenes y otros derechos fiscales de efecto equivalente.
3. A todo asunto contractual no cubierto por los apartados 1 y 2 se le aplicará la legislación del PTU en cuestión.

CAPÍTULO 4 DESARROLLO DE LA CAPACIDAD COMERCIAL

Artículo 67 **Planteamiento general**

A fin de que los PTU obtengan el máximo beneficio de las disposiciones de la presente Decisión y de que puedan participar en las mejores condiciones posibles en el mercado interior de la Unión y en los mercados regionales, subregionales e internacionales, la asociación se orientará a contribuir al desarrollo de las capacidades comerciales de los PTU:

- (a) aumentando la competencia, la autonomía y la capacidad de recuperación económica de los PTU, diversificando para ello la gama e incrementando el valor y el volumen del comercio de los PTU en bienes y servicios y reforzando las posibilidades de atracción de inversiones privadas a los PTU en los diversos sectores de la actividad económica;
- (b) mejorando la cooperación en el comercio de bienes y servicios y en el establecimiento entre los PTU y los países vecinos.

Artículo 68 **Diálogo comercial, cooperación y desarrollo de capacidades**

En el contexto de la asociación, el diálogo comercial, la cooperación y las iniciativas de desarrollo de capacidades podrán incluir:

- (a) el reforzamiento de las capacidades de los PTU para definir y ejecutar las políticas necesarias para el desarrollo del comercio de bienes y servicios;
- (b) el fomento de los esfuerzos de los PTU por implantar marcos institucionales jurídicos, reglamentarios e institucionales adecuados junto con los necesarios procedimientos administrativos;
- (c) la promoción del desarrollo del sector privado y en particular de las PYME;

- (d) la facilitación del desarrollo de mercados y productos, junto con la mejora de la calidad de los productos;
- (e) la contribución al desarrollo de recursos humanos y competencias profesionales pertinentes para el comercio de bienes y servicios;
- (f) la potenciación de la capacidad de los intermediarios empresariales para prestar a las empresas de los PTU servicios correspondientes a sus actividades de exportación, como los estudios de mercado;
- (g) la contribución a la creación de un clima empresarial que propicie las inversiones.

CAPÍTULO 5

COOPERACIÓN EN MATERIA DE SERVICIOS FINANCIEROS Y FISCALIDAD

Artículo 69

Cooperación en servicios financieros internacionales

A fin de promover la estabilidad, la integridad y la transparencia del sistema financiero global, la asociación podrá incluir la cooperación en servicios financieros internacionales. Dicha cooperación podrá referirse a:

- (a) disposiciones de protección efectiva y adecuada de los inversores y otros consumidores de servicios financieros;
- (b) la prevención y la lucha contra el blanqueo de dinero y la financiación del terrorismo;
- (c) el fomento de la cooperación entre los distintos actores del sistema financiero, incluidos los reguladores y supervisores;
- (d) la creación de mecanismos independientes y eficaces de supervisión de servicios financieros.

Artículo 70

Convergencia normativa en servicios financieros

La Unión y los PTU promoverán la convergencia normativa con las normas internacionales reconocidas de regulación y supervisión de servicios financieros como el Principio Fundamental para una Supervisión Bancaria Eficaz del Comité de Basilea, los Principios Fundamentales en materia de Seguros de la Asociación Internacional de Supervisores de Seguros, los Objetivos y Principios de la Reglamentación en materia de Valores de la Organización Internacional de Comisiones de Valores, el Acuerdo en materia de Intercambio de Información sobre Asuntos Fiscales de la OCDE, la Declaración sobre la Transparencia e Intercambio de Información a Efectos Fiscales del G20, los Atributos Clave de los Regímenes de Resolución Efectivos del Consejo de Estabilidad Financiera y las Cuarenta Recomendaciones sobre el Blanqueo de Capitales del Grupo de Acción Financiera.

La Unión y los PTU promoverán asimismo la convergencia entre la legislación en materia de servicios financieros de los PTU y de la Unión.

Artículo 71

Cooperación entre autoridades reguladoras y supervisoras

La Unión y los PTU fomentarán la cooperación entre las autoridades reguladoras y supervisoras competentes intercambiando información, compartiendo conocimientos sobre mercados financieros y con otras medidas. Se prestará atención especial al desarrollo de la capacidad administrativa de dichas autoridades con medidas como el intercambio de personal y la formación conjunta.

Artículo 72

Cooperación en materia fiscal

La Unión y los PTU promoverán la cooperación en materia fiscal para facilitar la recaudación de ingresos fiscales legítimos y desarrollar medidas de aplicación efectiva de los principios de buena gobernanza en materia fiscal, que incluyan la transparencia, el intercambio de información y una competencia fiscal leal.

CUARTA PARTE INSTRUMENTOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

CAPÍTULO 1 DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 73 **Objetivos generales**

La Unión contribuirá a la consecución de los objetivos globales de la asociación a través de la aportación de:

- (a) recursos financieros suficientes y asistencia técnica apropiada con el fin de reforzar la capacidad de los PTU para formular y aplicar los marcos estratégicos y normativos;
- (b) financiación a largo plazo a fin de fomentar el crecimiento del sector privado.

Artículo 74 **Definiciones**

A efectos de la presente Decisión, serán de aplicación las siguientes definiciones:

«ayuda programable»: ayuda no reembolsable en el marco del Fondo Europeo de Desarrollo, asignada a los PTU para financiar las estrategias territoriales o regionales y las prioridades fijadas en los documentos de programación;

«programación»: proceso de organización, adopción de decisiones y asignación de recursos financieros indicativos destinado a ejecutar con carácter plurianual, en una de las zonas mencionadas en la parte II de la presente Decisión, la acción necesaria con miras a lograr los objetivos de la asociación para el desarrollo sostenible de los PTU;

«documento de programación»: documento que presenta la estrategia, las prioridades y los regímenes aplicables en los PTU y traduce los objetivos y las metas de desarrollo sostenible de esos países en un método eficaz y eficiente para perseguir los objetivos de la asociación;

«planes de desarrollo» a que se refiere el artículo 82 de la presente Decisión: conjunto coherente de las actuaciones definidas y financiadas exclusivamente por los PTU en el marco de sus propias políticas y estrategias de desarrollo, y las acordadas entre un PTU y el Estado miembro con el que esté vinculado;

«asignación territorial»: importe asignado a cada PTU para la ayuda programable con cargo al Fondo Europeo de Desarrollo con el fin de financiar las estrategias territoriales y las prioridades fijadas en los documentos de programación;

«asignación regional»: importe asignado para la ayuda programable con cargo al Fondo Europeo de Desarrollo con el fin de financiar las estrategias de cooperación o las prioridades temáticas regionales comunes a varios PTU y fijadas en los documentos de programación;

«decisión de financiación»: acto adoptado por la Comisión que especifica los pormenores de la contribución financiera de la Unión y autoriza a conceder ayuda financiera del Fondo Europeo de Desarrollo.

Artículo 75 **Principios de la cooperación financiera**

1. La asistencia financiera de la Unión se basará en los principios de asociación, apropiación, alineación con los sistemas territoriales, complementariedad y subsidiariedad.
2. Las operaciones financiadas en el marco de la presente Decisión pueden adoptar la forma de ayuda programable o ayuda no programable.

3. La asistencia financiera de la Unión:
- (a) se aplicará con la debida consideración a las características geográficas, sociales y culturales de los PTU, así como a su potencial específico;
 - (b) garantizará que las aportaciones de recursos se realicen de manera previsible y regular;
 - (c) será flexible y estará adaptada a la situación de cada PTU;
 - (d) se llevará a cabo en estricto respeto de las competencias institucionales, jurídicas y financieras respectivas de cada uno de los socios.
4. Las autoridades del PTU afectado serán responsables de la ejecución de las operaciones, sin perjuicio de las competencias de la Comisión para garantizar la correcta gestión financiera en la utilización de los fondos de la Unión.

CAPÍTULO 2 RECURSOS FINANCIEROS

Artículo 76 **Fuentes de financiación**

Los PTU podrán optar a las fuentes de financiación siguientes:

- (a) los recursos asignados a los PTU en virtud del Acuerdo interno entre los Estados miembros de la Unión por el que se establece el 11º Fondo Europeo de Desarrollo (FED);
- (b) los programas e instrumentos de la Unión previstos en el presupuesto general de la Unión;
- (c) los fondos administrados por el Banco Europeo de Inversiones en el marco de sus recursos propios, y los recursos asignados al Instrumento de Inversión del FED en cumplimiento de las condiciones del Acuerdo interno entre los Estados miembros de la Unión por el que se establece el 11º FED.

CAPÍTULO 3 DISPOSICIONES ESPECÍFICAS PARA LA ASISTENCIA FINANCIERA DEL 11º FED

Artículo 77 **Objeto y ámbito de aplicación**

En el marco de la estrategia y las prioridades determinadas por el PTU correspondiente a escala local o regional, y sin perjuicio de la ayuda humanitaria y de emergencia, podrá prestarse ayuda financiera a las siguientes actividades que contribuyan a la consecución de los objetivos establecidos en la presente Decisión:

- (a) políticas y reformas sectoriales, así como proyectos compatibles con las mismas;
- (b) desarrollo de las instituciones, refuerzo de su capacidad e integración de los aspectos medioambientales;
- (c) cooperación técnica;
- (d) apoyo adicional en caso de fluctuaciones de los ingresos de exportación de bienes y servicios a que se refiere el artículo 81.

*Artículo 78***Ayuda humanitaria y de emergencia**

1. Se concederá ayuda humanitaria y de emergencia a la población de los PTU que se enfrente a dificultades económicas y sociales graves de carácter excepcional como consecuencia de catástrofes naturales o de circunstancias extraordinarias de efectos comparables. La ayuda humanitaria y la ayuda de emergencia se mantendrán durante el tiempo necesario para resolver los problemas urgentes derivados de esas situaciones.

La ayuda humanitaria y la ayuda de emergencia se concederán exclusivamente en función de las necesidades y los intereses de las víctimas de las catástrofes.

2. La ayuda humanitaria y de emergencia se destinará a:
 - (a) salvar vidas humanas en las situaciones de crisis y post-crisis;
 - (b) contribuir a la financiación y al suministro de la ayuda humanitaria, así como al acceso directo a esta por sus destinatarios, utilizando todos los medios logísticos disponibles;
 - (c) llevar a cabo medidas de rehabilitación y reconstrucción a corto plazo para que las víctimas puedan lograr un nivel mínimo de integración socioeconómica y para crear lo más rápidamente posible las condiciones de reanudación del desarrollo en relación con los objetivos a largo plazo;
 - (d) responder a las necesidades generadas por el desplazamiento de personas (refugiados, desplazados y repatriados) tras catástrofes de origen natural o humano, para satisfacer, mientras sea necesario, todas las necesidades de los refugiados y de los desplazados (donde sea que se encuentren) y facilitar su repatriación y reintegración voluntarias en su país de origen;
 - (e) ayudar a los PTU a crear mecanismos de prevención y preparación a corto plazo ante las catástrofes naturales, incluidos los correspondientes a la previsión y la alerta rápida, con objeto de atenuar las consecuencias de las catástrofes.
3. Podrán concederse ayudas similares a las descritas en el apartado anterior a los PTU que acojan a refugiados o repatriados para responder a necesidades acuciantes no previstas por las ayudas de emergencia.
4. La ayuda contemplada en el presente artículo se financiará con cargo al presupuesto de la Unión. No obstante, como complemento de la línea presupuestaria en cuestión, podrá financiarse excepcionalmente con cargo a las asignaciones establecidas en el anexo II.
5. Las operaciones de ayuda humanitaria y de emergencia se iniciarán a petición del PTU afectado, de la Comisión, del Estado miembro del que dependa el PTU, de organizaciones internacionales o de organizaciones no gubernamentales internacionales o locales. Esas ayudas se administrarán y ejecutarán mediante procedimientos que permitan intervenciones rápidas, flexibles y eficaces.

*Artículo 79***Desarrollo de capacidad**

1. La asistencia financiera se utilizará para apoyar a los PTU en el desarrollo de las capacidades necesarias para definir, aplicar y supervisar las estrategias y acciones territoriales y/o regionales con vistas a la consecución de los objetivos generales de los ámbitos de cooperación mencionados en las Partes dos y tres.
2. La Unión apoyará los esfuerzos desplegados por los PTU para desarrollar datos estadísticos fiables relativos a dichas zonas.

*Artículo 80***Asistencia técnica**

1. A iniciativa de la Comisión, podrán financiarse estudios o medidas de asistencia técnica con el fin de garantizar las operaciones de preparación, seguimiento, evaluación y supervisión necesarias para dar aplicación a la presente Decisión y proceder a su evaluación global. La asistencia técnica prestada a nivel

local se llevará a cabo, en todos los casos, de conformidad con las normas aplicables a la gestión financiera descentralizada.

2. A iniciativa de los PTU, podrán financiarse estudios o medidas de asistencia técnica en relación con la ejecución de las actividades previstas en los documentos de programación. La Comisión podrá optar por financiar esas medidas, bien con cargo a la ayuda programable, bien con cargo a la dotación destinada a medidas de cooperación técnica.

Artículo 81

Apoyo adicional en caso de fluctuaciones de los ingresos de exportación

1. Con cargo a la asignación financiera contemplada en el anexo II, se dispondrá de un mecanismo de apoyo adicional para mitigar los efectos negativos de las fluctuaciones a corto plazo de los ingresos de exportación, en especial en los sectores agrícola y minero, que pudieran comprometer la consecución de los objetivos de desarrollo de los PTU en cuestión.
2. La finalidad del apoyo en caso de fluctuaciones a corto plazo de los ingresos de exportación será salvaguardar las reformas y políticas macroeconómicas y sectoriales que corran el riesgo de verse comprometidas por un descenso de los ingresos, y contrarrestar los efectos adversos de la inestabilidad de los ingresos de exportación provenientes, en particular, de los productos agrícolas y mineros.

La dependencia de las economías de los PTU respecto de las exportaciones, en especial en los sectores agrícola y minero, se tendrá en cuenta en la asignación de recursos a que se refiere el anexo V. En este contexto, los PTU aislados indicados en el anexo I recibirán un trato más favorable de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo V.
3. Los recursos adicionales se aportarán con arreglo a las modalidades específicas del mecanismo de apoyo previstas en el anexo V.
4. La Unión prestará igualmente su apoyo a los regímenes de seguro comercial concebidos para los PTU que deseen protegerse del riesgo de fluctuaciones de los ingresos de exportación.

Artículo 82

Programación

1. A efectos de la presente Decisión, la ayuda programable se basará en un documento de programación.
2. El documento de programación podrá tener en cuenta los planes de desarrollo territorial u otros planes acordados entre los PTU y los Estados miembros de los que estos dependan.
3. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9, las autoridades de los PTU asumirán la responsabilidad primaria de la formulación de las estrategias, prioridades y mecanismos mediante la preparación de documentos de programación en coordinación con la Comisión y el Estado miembro del que dependa el PTU.
4. Corresponderá a las autoridades de los PTU:
 - (a) definir las prioridades en las que deberá basarse la estrategia;
 - (b) formular propuestas de proyectos y de programas que se presentarán a la Comisión y se examinarán junto con ella.
5. Las autoridades de los PTU y la Comisión compartirán la responsabilidad de aprobar el documento de programación.
6. La Comisión adoptará la decisión de financiación correspondiente a los documentos de programación de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 84.
7. El procedimiento establecido en el artículo 84 se aplicará también a toda revisión sustancial cuyo efecto sea modificar significativamente el contenido de la programación y la decisión de financiación correspondiente. No se aplicará a las modificaciones no sustanciales como los ajustes técnicos o el aumento o la disminución

en menos de un 20 % de la cuantía de las asignaciones financieras iniciales, siempre que esas modificaciones no afecten a los ámbitos prioritarios ni a los objetivos establecidos en el documento de programación. El Comité contemplado en el artículo 84 será informado de dichas modificaciones no sustanciales en el plazo de un mes a partir de su introducción.

Artículo 83

Aplicación

1. La Comisión ejecutará los recursos del 11º FED para los PTU con arreglo a cualquiera de las modalidades fijadas en el Reglamento financiero del 11º FED y de conformidad con las condiciones establecidas en la presente Decisión y en las disposiciones de aplicación de la misma. Con ese fin, celebrará convenios de financiación con las autoridades competentes de los PTU.
2. Corresponderá a las autoridades de los PTU:
 - (a) preparar, negociar y celebrar los contratos;
 - (b) ejecutar y administrar los proyectos y programas;
 - (c) mantener los proyectos y programas y garantizar su sostenibilidad.
3. Las autoridades competentes de los PTU y la Comisión compartirán la responsabilidad de:
 - (a) garantizar la igualdad de las condiciones de participación en las licitaciones y contratos;
 - (b) seguir y evaluar los efectos y resultados de los proyectos y programas;
 - (c) asegurar una ejecución correcta, rápida y eficaz de los proyectos y programas.

Artículo 84

Comité FED-PTU

1. Cuando así proceda, la Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del Acuerdo interno del 11º FED.
2. Cuando el Comité ejerza las competencias que le atribuye la presente Decisión, se denominará «Comité FED-PTU». Los procedimientos del Comité establecido en el Acuerdo interno se aplicarán al Comité FED-PTU.
3. El Comité concentrará su actividad en las cuestiones de fondo de la cooperación al nivel de los PTU y de las regiones. Por razones de coherencia, coordinación y complementariedad, supervisará la ejecución de los documentos de programación.
4. El Comité emitirá su dictamen acerca de:
 - (a) los proyectos de documentos de programación y sus posibles modificaciones;
 - (b) las decisiones de financiación para la aplicación de esta parte de la Decisión.
5. El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de medidas que deberán adoptarse. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que determinará el presidente. El dictamen se emitirá con la mayoría prevista en el artículo 8 del Acuerdo interno. Los votos de los representantes de los Estados miembros en el seno del Comité se ponderarán de la forma establecida en el apartado 2 del citado artículo. El presidente no tomará parte en la votación.
6. La Comisión adoptará las medidas oportunas, que serán de aplicación inmediata. No obstante, si esas medidas no son conformes al dictamen emitido por el Comité, la Comisión las comunicará inmediatamente al Consejo. En ese caso, la Comisión podrá aplazar la aplicación de las medidas que haya determinado durante un plazo que en ningún caso será superior a tres meses a partir de la fecha de dicha comunicación.

7. El Consejo, por mayoría y con arreglo a la ponderación de votos prevista en el apartado 5, podrá tomar una decisión diferente dentro del plazo previsto en el apartado 6.
8. La Comisión informará al Comité acerca del seguimiento, la evaluación y las auditorías de los documentos de programación.
9. Para la ejecución del 11º FED, serán aplicables las disposiciones correspondientes del Acuerdo interno por el que se establece el 11º FED.

Artículo 85

Protección de los intereses financieros de la Unión y controles financieros

1. La Comisión adoptará las medidas adecuadas para garantizar que, cuando se ejecuten las acciones financiadas en virtud de la presente Decisión, los intereses financieros de la Unión queden protegidos mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y cualquier otra actividad ilegal, mediante la realización de controles efectivos y, si se detectan irregularidades, mediante la recuperación de las cantidades indebidamente abonadas y, cuando proceda, la imposición de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias.

2. La Comisión y el Tribunal de Cuentas tendrán la facultad de auditar sobre documentos y sobre el terreno a todos los beneficiarios de subvenciones, contratistas y subcontratistas que hayan recibido fondos de la Unión.

La Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) podrá realizar controles e inspecciones sobre el terreno de los operadores económicos directa o indirectamente afectados por dicha financiación, de conformidad con los procedimientos previstos en el Reglamento (Euratom, CE) nº 2185/96¹⁹, con vistas a determinar cualquier posible fraude, corrupción u actividad ilegal de otra índole en relación con un convenio o decisión de subvención o con un contrato relativo a la financiación de la Unión.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos primero y segundo, los acuerdos celebrados con terceros países y organizaciones internacionales y los convenios, decisiones y contratos de subvención resultantes de la aplicación de la presente Decisión facultarán expresamente a la Comisión, al Tribunal de Cuentas y a la OLAF para llevar a cabo estas auditorías, controles e inspecciones sobre el terreno de conformidad con el Reglamento Financiero del FED correspondiente.

3. Los PTU serán los principales responsables del control financiero de los fondos de la Unión. Ejercerán esta responsabilidad, cuando así proceda, en coordinación con el Estado miembro del que dependa el PTU, según la legislación nacional aplicable.

4. La Comisión será responsable:

- (a) de garantizar la existencia y el buen funcionamiento en el PTU correspondiente de los sistemas de gestión y de control necesarios para que los fondos de la Unión se utilicen de manera correcta y eficiente;
- (b) en caso de irregularidades, de enviar recomendaciones o solicitar medidas correctivas para subsanar esas irregularidades y rectificar cualquier deficiencia detectada en la gestión.

5. La Comisión, el PTU y, en su caso, el Estado miembro del que este dependa cooperarán con arreglo a acuerdos administrativos en reuniones anuales o bienales para coordinar los programas, la metodología y la ejecución de los controles.

6. Por lo que respecta a las correcciones financieras:

- (a) el PTU será responsable en primera instancia de detectar y subsanar las irregularidades financieras;
- (b) no obstante, en caso de deficiencias por parte del PTU en cuestión, la Comisión intervendrá –si este último no subsana la situación y si fracasan los esfuerzos de conciliación– para reducir o suprimir el saldo de la asignación global correspondiente a la decisión de financiación del documento de programación.

¹⁹ DO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

CAPÍTULO 4

PRINCIPIOS DE SUBVENCIONABILIDAD

Artículo 86

Requisitos para optar a la financiación territorial

1. Las autoridades públicas de los PTU podrán optar a la ayuda financiera contemplada en la presente Decisión.
2. Previo consentimiento de las autoridades de los PTU en cuestión, podrán también optar a la ayuda financiera contemplada en la presente Decisión los organismos u entidades siguientes:
 - (a) los organismos públicos o semipúblicos locales, nacionales o regionales, las autoridades locales de los PTU y, en particular, las instituciones financieras y los bancos de desarrollo;
 - (b) las sociedades y empresas de los PTU y de los grupos regionales;
 - (c) las sociedades y empresas de un Estado miembro, a fin de que puedan, como complemento de su propia contribución, emprender proyectos productivos en el territorio de un PTU;
 - (d) los intermediarios financieros de los PTU o de la Unión que fomenten y financien inversiones privadas en los PTU;
 - (e) los agentes de la cooperación descentralizada y otros interlocutores no estatales de los PTU y de la Unión, a fin de que puedan emprender proyectos y programas económicos, culturales, sociales y educativos en los PTU en el contexto de la cooperación descentralizada contemplada en el artículo 11.

Artículo 87

Requisitos para optar a la financiación regional

1. Las asignaciones regionales se utilizarán para las operaciones que beneficien y cuenten con la participación de:
 - (a) dos PTU o más;
 - (b) un PTU o más y una o más de las regiones ultraperiféricas contempladas en el artículo 349 del Tratado;
 - (c) un PTU o más y un Estado vecino o más, ya sean ACP o no;
 - (d) un PTU o más, una región ultraperiférica o más y un Estado -ACP o no- o más;
 - (e) dos o más organismos regionales de los que formen parte los PTU;
 - (f) un PTU o más y organismos regionales de los que formen parte los PTU, los Estados ACP o una o más regiones ultraperiféricas;
 - (g) los PTU y la Unión en su conjunto.
2. La financiación destinada a hacer posible la participación de los Estados ACP, las regiones ultraperiféricas y otros países se añadirá a los fondos asignados a los PTU con arreglo a la presente Decisión.
3. La participación de los Estados ACP, las regiones ultraperiféricas y otros países en los programas establecidos con arreglo a la presente Decisión se contemplará únicamente en la medida en que:
 - (a) el centro de gravedad de los proyectos y programas financiados con cargo al marco financiero plurianual de cooperación se mantenga en un PTU;
 - (b) existan disposiciones equivalentes en los instrumentos financieros de la UE, y
 - (c) se respete el principio de proporcionalidad.

4. Se adoptarán las medidas apropiadas que permitan combinar los créditos procedentes del FED y los provenientes del presupuesto de la Unión con miras a la financiación de proyectos de cooperación entre los PTU, los países ACP, las regiones ultraperiféricas y otros países, y, en particular, los mecanismos simplificados para la gestión conjunta de estos proyectos.

Artículo 88

Requisitos para participar en los programas de la Unión

1. Las personas físicas de los PTU, según se definen en el artículo 49, y, según sea aplicable, los organismos e instituciones públicos y/o privados de un PTU podrán participar en todos los programas de la Unión y recibir financiación de los mismos con sujeción a las normas y objetivos de los programas y a los posibles acuerdos aplicables al Estado miembro del que dependa el PTU.
2. Los PTU podrán también optar a ayudas con cargo a los programas de la Unión para la cooperación con otros países, en particular los países en desarrollo, con sujeción a las normas, objetivos y acuerdos de estos programas.

QUINTA PARTE DISPOSICIONES FINALES

Artículo 89

Delegación de poderes a la Comisión

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados que complementen las disposiciones de la presente Decisión en un plazo de doce meses a partir de su entrada en vigor, y por los que se modifiquen los apéndices del anexo VI para recoger los avances tecnológicos y los cambios en la legislación aduanera, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 90.
2. Las disposiciones adicionales incluirán:
 - (a) el procedimiento de programación;
 - (b) los procedimientos y criterios de seguimiento, auditoría, evaluación, revisión y aplicación de la programación de la presente Decisión, incluida la elaboración de informes periódicos o de otro tipo;
 - (c) las disposiciones de aplicación detalladas de las correcciones financieras mencionadas en el artículo 85.

Artículo 90

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 89 se confiere a la Comisión por tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Decisión.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 89 podrá ser revocada por el Consejo en cualquier momento. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en esa decisión se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior en ella misma indicada. 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 al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 89 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Consejo, este no formula objeciones al respecto o si, antes del vencimiento de dicho plazo, el Consejo informa a la Comisión de que no las formulará. Dicho periodo podrá prorrogarse dos meses por iniciativa del Consejo.

Artículo 91
Cambio de situación

El Consejo, de conformidad con el Tratado, decidirá las adaptaciones necesarias de la presente Decisión cuando:

- (a) un PTU acceda a la independencia;
- (b) un PTU abandone la asociación;
- (c) un PTU se convierta en una región ultraperiférica;
- (d) una región ultraperiférica se convierta en un PTU.

Artículo 92
Derogación

Queda derogada la Decisión 2001/822/CE del Consejo. Toda referencia a la Decisión derogada se entenderá hecha a la presente Decisión.

Artículo 93
Entrada en vigor

La presente Decisión entrará en vigor el 1 de enero de 2014.

El anexo VI se aplicará conforme a lo dispuesto en su artículo 65.

Artículo 94
Publicación

La presente Decisión se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente

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

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 03.09.2012 al 06.09.2012).

Finiment del termini: 07.09.2012; 09:30 h.

Acord: Presidència del Parlament, 31.07.2012.

Tramesa a la Comissió

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

Acord: Presidència del Parlament, 31.07.2012.