

BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

X legislatura
Segon període



Número 65
22 d'abril de 2013

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 pel qual s'estableixen normes per a la vigilància de les fronteres marítimes exteriors en el marc de la cooperació operativa coordinada per l'Agència Europea per a la Gestió de la Cooperació Operativa a les Fronteres Exteriors dels Estats Membres de la Unió Europea

Tram. 295-00039/10

Text presentat

Tramesa a la Comissió

Termini de formulació d'observacions

p. 3

p. 16

p. 16

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifica la Directiva 96/53/CE del Consell, per la qual s'estableixen, per a determinats vehicles de carretera que circulen per la Comunitat, les dimensions màximes autoritzades en el trànsit nacional i internacional i els pesos màxims autoritzats en el trànsit internacional

Tram. 295-00040/10

Text presentat

Tramesa a la Comissió

Termini de formulació d'observacions

p. 17

p. 29

p. 29

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 al Parlament
www.parlament.cat

3. TRAMITACIONS EN CURS

3.40. PROCEDIMENTS AMB RELACIÓ A LES INSTITUCIONS DE LA UNIÓ EUROPEA

3.40.02. PROCEDIMENTS DE PARTICIPACIÓ EN L'APLICACIÓ DELS PRINCIPIS DE SUBSIDIARIETAT I PROPORCIONALITAT PER LA UNIÓ EUROPEA

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableixen normes per a la vigilància de les fronteres marítimes exteriors en el marc de la cooperació operativa coordinada per l'Agència Europea per a la Gestió de la Cooperació Operativa a les Fronteres Exteriors dels Estats Membres de la Unió Europea**

Tram. 295-00039/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 16.04.2013
Reg. 11540 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 17.04.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL

Bruselas, 12.4.2013
COM(2013) 197 final
2013/0106 (COD)

QUE SE ESTABLECEN NORMAS PARA LA VIGILANCIA DE LAS FRONTERAS MARÍTIMAS EXTERIORES EN EL MARCO DE LA COOPERACIÓN OPERATIVA COORDINADA POR LA AGENCIA EUROPEA PARA LA GESTIÓN DE LA COOPERACIÓN OPERATIVA EN LAS FRONTERAS EXTERIORES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA [COM(2013) 197 FINAL] [2013/0106 (COD)]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

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

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas para la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores en el marco de la cooperación operativa coordinada por la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Procedimiento y adopción de la Decisión 2010/252/UE del Consejo¹

En octubre de 2009, el Consejo Europeo invitó a la Comisión a presentar propuestas que establecieran «procedimientos operativos comunes claros con reglas de intervención claras en relación con las operaciones marítimas conjuntas y prestando la debida atención a la protección de la seguridad de los necesitados que viajan en

¹ Decisión del Consejo, de 26 de abril de 2010, por la que se completa el Código de fronteras Schengen por lo que se refiere a la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores en el marco de la cooperación operativa coordinada por la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea (DO L 111 de 4.5.2010, p. 20).

flujos mixtos, con arreglo al Derecho internacional»². Esto volvió a confirmarse en el Programa de Estocolmo de diciembre de 2009, en que el Consejo Europeo instaba a la Comisión a presentar propuestas como muy tarde en 2010 para clarificar y reforzar las funciones de la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea (en lo sucesivo, «la Agencia») y preparar «normas claras respecto de la participación en operaciones conjuntas por mar, prestando debida atención a que se garantice la protección de las personas necesitadas que viajan en flujos mixtos, con arreglo al Derecho internacional»³.

En 2010, el Consejo adoptó la decisión 2010/252/UE (en lo sucesivo, «la Decisión») en respuesta a estos llamamientos del Consejo Europeo a reforzar las operaciones de vigilancia de fronteras coordinadas por la Agencia y a establecer unas reglas de intervención claras para las patrullas conjuntas y el desembarco de las personas interceptadas o rescatadas para garantizar la seguridad de las personas necesitadas de protección internacional y prevenir la pérdida de vidas humanas en el mar. La Comisión había optado por presentar su propuesta con arreglo al procedimiento de comitología sobre la base del artículo 12, apartado 5, del Código de Fronteras Schengen⁴, considerando que la Decisión constituye una medida adicional de vigilancia fronteriza.

La Decisión se consideró necesaria y apropiada para alcanzar el objetivo de la vigilancia fronteriza y, en particular, para prevenir los cruces fronterizos no autorizados. En este sentido, se consideró que la vigilancia no solo abarca el concepto de detección, sino que engloba también medidas positivas como la interceptación de buques que intentan entrar en la Unión ilegalmente. La conexión de las operaciones de búsqueda y salvamento con la vigilancia de fronteras se basaba en la práctica real: los emigrantes que viajan en barcos no aptos para la navegación se encuentran a veces en una situación de peligro en el momento de la interceptación.

La decisión incorporaba, en un único instrumento jurídico, las disposiciones del Derecho de la UE y del Derecho internacional vigentes. El objetivo era superar las diferentes interpretaciones del Derecho marítimo internacional adoptadas por los Estados miembros y sus prácticas divergentes para garantizar la eficiencia de las operaciones marítimas coordinadas por la Agencia. Existía el riesgo de que en una operación marítima se aplicaran normas diferentes, incluso conflictivas, a la misma situación. En este clima de inseguridad jurídica, la participación de los Estados miembros en las operaciones marítimas coordinadas por la Agencia era baja tanto en términos de buques como en términos de recursos humanos. Esto, a su vez, disminuía la eficacia de las operaciones, socavando los esfuerzos de solidaridad de la UE.

La Decisión tenía por objeto reforzar la protección de los derechos fundamentales y garantizar el respeto del principio de no devolución en las operaciones marítimas. Algunos Estados miembros, diputados del Parlamento Europeo, organizaciones de defensa de los derechos humanos y representantes del mundo académico se habían estado preguntando si se respetaban los derechos fundamentales y los derechos de los refugiados en las operaciones marítimas coordinadas por la Agencia, especialmente las desarrolladas en alta mar. La Decisión se proponía abordar estas inquietudes estableciendo una serie de salvaguardias para garantizar el respeto de tales derechos, como la obligación de informar a las personas interceptadas o rescatadas del lugar de desembarco, la obligación de otorgar una consideración especial a las necesidades de las personas vulnerables y la exigencia de que los guardias de frontera reciban una formación sobre las disposiciones aplicables en materia de derechos fundamentales y legislación sobre refugiados.

La Decisión se adoptó el 26 de abril de 2010 como Decisión del Consejo con arreglo al procedimiento de reglamentación con control. El Parlamento Europeo consideró que la Decisión debería haberse adoptado con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y no con el procedimiento de comitología. Por lo tanto, interpuso un recurso ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en lo sucesivo, «el Tribunal») contra el Consejo, solicitando la anulación de la Decisión.

1.2. C-355/10: Parlamento Europeo contra Consejo⁵

El Parlamento Europeo estimó que la Decisión rebasaba las competencias de ejecución conferidas en virtud del artículo 12, apartado 5, del Código de Fronteras Schengen porque: i) introducía nuevos elementos esenciales en el Código de Fronteras Schengen; ii) alteraba elementos esenciales del Código de Fronteras Schengen; y iii) modificaba el contenido del Reglamento (CE) n° 2007/2004⁶. El Consejo alegó la inadmisibilidad de la acción y, a título subsidiario, consideró que la acción carecía de fundamento. La Comisión, como única parte interviniente, apoyó al Consejo.

² Conclusiones de la Presidencia del Consejo Europeo de 29-30 de octubre de 2009.

³ Véase el punto 5.1 del Programa de Estocolmo «Gestión integrada de las fronteras exteriores» (DO C 115 de 4.5.2010, p. 1).

⁴ Reglamento (CE) n° 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, por el que se establece un Código comunitario de normas para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen) (DO L 105 de 13.4.2006, p. 1).

⁵ C-355/10: Parlamento Europeo/Consejo de la Unión Europea, disponible en: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&jur=C,T,F&num=C-355/10&td=ALL#> (pendiente de publicación en la Recopilación de la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia).

⁶ Reglamento (CE) n° 2007/2004 del Consejo, de 26 de octubre de 2004, por el que se crea una Agencia Europea para la gestión de la cooperación operativa en las fronteras exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea, DO L 349 de 25.11.2004, p. 1.

El Tribunal dictó sentencia el 5 de septiembre de 2012. En ella, anulaba la Decisión sobre la base del primer argumento al considerar que las disposiciones relativas a las medidas de interceptación, el rescate y el desembarco son elementos esenciales del acto de base, a saber, el Código de Fronteras Schengen. No examinaba si la Decisión modifica elementos esenciales del Código de Fronteras Schengen o si altera el contenido del Reglamento (CE) n° 2007/2004.

El Tribunal decidió mantener los efectos de la Decisión hasta que fuera sustituida por nuevas normas en un plazo de tiempo razonable.

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

Al sopesar la necesidad de llevar a cabo una evaluación de impacto, se tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones.

En primer lugar, la adopción de la Decisión 2010/252/UE del Consejo había estado precedida por una cantidad considerable de trabajo preparatorio. En 2005, el Consejo había pedido a la Comisión que examinara el marco legal aplicable a las operaciones de vigilancia de las fronteras marítimas, y que preparara seguidamente una serie de normas a nivel de la Unión. En 2007, la Comisión presentó un estudio en el que analizaba el marco legal internacional por lo que respecta a la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores y a los obstáculos que dificultan su aplicación efectiva⁷. Ese mismo año, la Comisión constituyó un grupo informal de expertos con representantes de los Estados miembros, la Agencia, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados y la Organización Internacional para las Migraciones, con la misión de redactar unas directrices que regularan las operaciones marítimas coordinadas por la Agencia. La Comisión utilizó los resultados de los trabajos de este grupo informal como base para su proyecto de propuesta presentada con arreglo al procedimiento de comitología.

En segundo lugar, con miras a preparar su propuesta, la Comisión consultó a los Estados miembros y a la Agencia a través de un grupo de expertos sobre fronteras exteriores para determinar hasta qué punto la presente propuesta debería reflejar el contenido de la Decisión. En general, los Estados miembros consideraron que la propuesta debería basarse en la Decisión, limitando su ámbito de aplicación a las operaciones marítimas coordinadas por la Agencia, reforzando las disposiciones relativas a la protección de los derechos fundamentales, aclarando la distinción entre las medidas de interceptación y las medidas de salvamento, abordando la cuestión del desembarco y garantizando la coherencia con las obligaciones internacionales, sin olvidar las evoluciones jurídicas y judiciales a escala internacional y de la UE.

En tercer lugar, al anular la Decisión 2010/252/UE del Consejo, el Tribunal exigió que la Decisión fuera sustituida en un plazo razonable. Aunque el concepto del «plazo razonable» no aparezca definido en la sentencia, se entiende que ante la perspectiva de unos debates posiblemente difíciles y prolongados entre los dos legisladores de la UE, la Comisión debería actuar con diligencia.

Por consiguiente, se consideró que la presente propuesta no necesita ir acompañada de una evaluación de impacto.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 77, apartado 2, letra d), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Con vistas a desarrollar una política de fronteras exteriores, lo que incluye garantizar una vigilancia eficaz de las fronteras exteriores según lo establecido en el artículo 77, apartado 1, el artículo 77, apartado 2, letra d), establece que el Parlamento Europeo y el Consejo, actuando con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, adoptarán «cualquier medida necesaria para el establecimiento progresivo de un sistema integrado de gestión de las fronteras exteriores».

El objetivo de la política de la Unión en el ámbito de las fronteras exteriores de la UE es garantizar el control eficaz del cruce de las fronteras exteriores, inclusive mediante la vigilancia de fronteras. La vigilancia de fronteras tiene por objeto impedir el cruce no autorizado de las fronteras, luchar contra la delincuencia transfronteriza y detener a las personas que cruzan ilegalmente las fronteras o adoptar contra ellas otro tipo de medidas. La vigilancia de fronteras debería ser capaz de impedir que las personas se sustraigan a los controles en los pasos fronterizos, y disuadirlas de hacerlo. Con este propósito, la vigilancia de fronteras no se limita a la detección de los intentos de cruce ilegal de las fronteras, sino que engloba también medidas positivas, como la interceptación de embarcaciones sospechosas de intentar entrar en la Unión sin someterse a controles fronterizos, así como disposiciones dirigidas a abordar las situaciones de búsqueda y salvamento que puedan surgir durante una operación marítima, o disposiciones destinadas a finalizar esa operación con éxito.

Dado que los objetivos de la acción que debe emprenderse, a saber, la adopción de normas específicas para la vigilancia de las fronteras marítimas por guardias de frontera que operan bajo la coordinación de la Agencia, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros debido a las diferencias que existen en sus

⁷ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión: Estudio sobre los instrumentos de Derecho internacional en materia de inmigración ilegal por vía marítima, SEC(2007) 691.

legislaciones y prácticas y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido al carácter multinacional de las operaciones, a escala de la Unión, esta está facultada para adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad contemplado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea.

El presente Reglamento se limita a lo estrictamente necesario para lograr los objetivos perseguidos, con arreglo al principio de proporcionalidad contemplado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea.

Sobre la base de estos principios, y como ya ocurría con la Decisión, la presente propuesta solo se aplica en el contexto de la cooperación operativa coordinada por la Agencia y no afecta a las actividades de vigilancia llevadas a cabo por los Estados miembros a título individual o en régimen de cooperación fuera de ese marco.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La medida no supone ninguna carga financiera o administrativa para la Unión. Por lo tanto, no tiene ninguna repercusión en el presupuesto de la Unión.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

5. 1. Comparación entre la presente propuesta y la Decisión 2010/252/UE del Consejo

El alcance y contenido de la presente propuesta son similares a los de la Decisión. En comparación con la Decisión, los cambios presentados en la propuesta se basan en evoluciones jurídicas y judiciales, como las modificaciones del Reglamento (CE) n° 2007/2004⁸ y la sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos en el asunto *Hirsi Jamaa y Otros contra Italia*⁹, relativa a la necesidad de garantizar la claridad de los conceptos de interceptación y salvamento, y a las experiencias prácticas de los Estados miembros y de la Agencia a la hora de aplicar la Decisión.

5. 1. 1. Forma

La elección del instrumento jurídico y los procedimientos de toma de decisiones son diferentes. Esta es una propuesta de Reglamento dirigido a todos los Estados miembros de acuerdo con los Tratados y debe adoptarse con arreglo al procedimiento legislativo ordinario. Su forma refleja la elección del instrumento jurídico consistente en un preámbulo (los «vistos» y dieciocho «considerandos») y once artículos divididos en cuatro capítulos. Será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro. Por otra parte, la Decisión se adoptó como una medida de ejecución utilizando el procedimiento de reglamentación con control. Consiste en un preámbulo (los «vistos» y dieciocho «considerandos»), dos artículos y un anexo dividido en dos partes. La parte I del anexo establece normas para las operaciones en las fronteras marítimas coordinadas por la Agencia, mientras que la parte II del anexo consiste en directrices no vinculantes para las situaciones de búsqueda y salvamento y para el desembarco en el marco de las operaciones marítimas coordinadas por la Agencia.

5. 1. 2. Contenido

El ámbito de aplicación de la presente propuesta es el mismo que el de la Decisión, a saber, las operaciones de vigilancia de las fronteras marítimas llevadas a cabo por los Estados miembros bajo la coordinación de la Agencia (artículo 1). Aunque en la Decisión se entendía que el concepto de «vigilancia de fronteras» incluye medidas de interceptación y mecanismos de salvamento aplicables en el marco de las operaciones de vigilancia de fronteras, subsistían dudas en cuanto a si estas medidas correspondían efectivamente al concepto de vigilancia de fronteras según lo definido en el Código de Fronteras Schengen. La presente propuesta recoge explícitamente este concepto más amplio de vigilancia de fronteras, precisando que la vigilancia de fronteras no se limita a la detección de los intentos de cruce ilegal de una frontera, sino que engloba también medidas positivas como las medidas de interceptación, así como disposiciones dirigidas a abordar las situaciones de búsqueda y salvamento que pueden surgir durante una operación marítima, o disposiciones destinadas a finalizar esa operación con éxito (considerando 1 y capítulo III).

Al revisar la Decisión, fue preciso tener en cuenta las modificaciones del Reglamento (CE) n° 2007/2004. La Agencia tiene ahora asimismo como cometido asistir a los Estados miembros en circunstancias que requieran una mayor asistencia técnica y operativa en las fronteras exteriores, teniendo en cuenta que algunas situaciones pueden implicar emergencias humanitarias y salvamento marítimo. Esto significa que, aunque la Agencia no se convierte en un organismo de búsqueda y salvamento ni asume las funciones de un centro de coordinación de salvamento, durante una operación marítima debe ayudar a los Estados miembros a cumplir su obligación, en virtud del Derecho marítimo internacional, de prestar ayuda a las personas en situación de peligro, y la presente propuesta establece normas sobre cómo abordar estas situaciones en una operación marítima coordinada por la Agencia (considerando 2 y artículo 9).

⁸ Reglamento (UE) n° 1168/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, que modifica el Reglamento (CE) n° 2007/2004 del Consejo, por el que se crea una Agencia Europea para la gestión de la cooperación operativa en las fronteras exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea, DO L 304 de 22.11.2011, p. 1.

⁹ Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos (Gran Sala) de 23 de febrero de 2012 (solicitud n° 27765/09); disponible en: [http://hudoc.echr.coe.int/urls/*eng/*pages/*search.*aspx?i=001-109231#{\"*itemid\":\[\"001-109231\"\]}](http://hudoc.echr.coe.int/urls/*eng/*pages/*search.*aspx?i=001-109231#{\).

Con las modificaciones introducidas en el Reglamento (CE) nº 2007/2004, el plan operativo se convirtió en un instrumento jurídicamente vinculante por lo que se refiere a todas las operaciones coordinadas por la Agencia, y no solo por lo que respecta a las intervenciones rápidas. El contenido del plan operativo se describe en el artículo 3, letra a), y en el artículo 8, letra e), del Reglamento (CE) nº 2007/2004, que también se refieren de forma específica a las operaciones marítimas. Las normas establecidas en la presente propuesta formarán parte del plan operativo elaborado de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 2007/2004, teniendo en cuenta los requisitos para las operaciones marítimas.

Las evoluciones jurídicas y judiciales relativas a la protección de los derechos fundamentales también se tienen en cuenta en la presente propuesta. El artículo 4, que trata de la protección de los derechos fundamentales y el principio de no devolución en las operaciones marítimas, responde a las inquietudes formuladas por el Tribunal Europeo de Derechos Humanos en su sentencia sobre el Asunto *Hirsi Jamaa y Otros contra Italia* por lo que se refiere al desembarco en terceros países de personas interceptadas o rescatadas, tanto en términos de las relaciones entre los Estados miembros y los terceros países como en lo que atañe a las obligaciones de los Estados miembros frente al individuo. Este artículo se refiere a la aplicación práctica del principio de no devolución consagrado en el artículo 19, apartado de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. En caso de desembarco en un tercer país, antes de proceder a él se identificará a las personas interceptadas o rescatadas y, en la medida de lo posible, se evaluarán sus circunstancias personales. Además, deberá informarse a estas personas del lugar de desembarco de manera adecuada y dárseles la oportunidad de expresar sus eventuales razones para creer que ese desembarco en el lugar propuesto estaría infringiendo el principio de no devolución. Con ello se garantiza que se informa a los emigrantes sobre su situación y el lugar de desembarco propuesto, permitiéndoles expresar sus eventuales objeciones.

En el Capítulo III, la presente propuesta hace una clara distinción entre detección, interceptación y salvamento. Por lo que se refiere a la interceptación, la presente propuesta, aun manteniendo el mismo paquete de medidas incluido en la Decisión, distingue entre las medidas que pueden adoptarse en el mar territorial (artículo 6), en alta mar (artículo 7) y en la zona contigua¹⁰ (artículo 8), clarificando de este modo las condiciones en que pueden adoptarse estas medidas y la base jurídica sobre la cual puede emprenderse una acción, especialmente por lo que respecta a los barcos apátridas. Sobre la base del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, la interceptación de barcos en alta mar está ahora claramente vinculada al requisito de albergar una sospecha razonable de que el barco está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes. Como en la Decisión, el ejercicio de la jurisdicción en alta mar debe basarse siempre en la autorización del Estado de abanderamiento.

Por lo que respecta a las situaciones de búsqueda y rescate, el texto de la presente propuesta es similar al de la Decisión (artículo 9). Su formulación está en consonancia con la utilizada en el Convenio Internacional de 1979 sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos y en el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (INMASAR, por sus siglas en inglés). Además, sobre la base de estos instrumentos internacionales, la propuesta incluye los criterios que se aplican para decidir cuándo se considera que un barco está en situación de incertidumbre (artículo 9, apartado 3), alerta (artículo 9, apartado 4) y peligro (artículo 9, apartado 5), así como una definición de «centro de coordinación de salvamento» (artículo 2, apartado 12).

La presente propuesta, a diferencia de la Decisión, aborda la cuestión del desembarco en términos de interceptación y salvamento (artículo 10). Por lo que respecta a la interceptación en el mar territorial o en la zona contigua, el desembarco se produce en el Estado miembro ribereño. Por lo que respecta a la interceptación en alta mar, siempre que se garanticen la protección de los derechos fundamentales y el principio de no devolución, el desembarco puede producirse en el tercer país desde el cual haya zarpado el barco. Si esto no es posible, el desembarco se produce en el Estado miembro de acogida.

Por lo que se refiere al desembarco tras una operación de salvamento, la presente propuesta introduce el concepto de «lugar seguro» en el sentido definido en las Directrices sobre el tratamiento de las personas rescatadas en el mar publicadas por la Organización Marítima Internacional¹¹, teniendo en cuenta aspectos de los derechos fundamentales¹² (artículo 2, apartado 11, y artículo 10, apartado 4), y exige a los Estados miembros que cooperen con el centro de coordinación de salvamento responsable proporcionándole un puerto o un lugar seguro adecuados y garantizando de este modo un desembarco rápido y efectivo. La presente propuesta tiene en cuenta el hecho de que en esta fase las unidades marítimas y aéreas estarían actuando bajo la coordinación del centro de coordinación de salvamento, que es quien determina el puerto o lugar de desembarco apropiado. No obstante, también brinda a las unidades marítimas la posibilidad de desembarcar en el Estado miembro de acogida si no quedan eximidas de su obligación de prestar ayuda a las personas en peligro lo antes posible dentro de lo razonable, teniendo en cuenta la seguridad de las personas rescatadas y de la propia unidad marítima.

¹⁰ La zona contigua está regulada por lo dispuesto en el artículo 33 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Se trata de una zona adyacente al mar territorial y que no puede superar las 24 millas marinas, medidas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Constituye una parte de la zona económica exclusiva o de alta mar, en función de si el Estado ribereño ha proclamado o no una zona económica exclusiva, y es una zona en la que rige la libertad de navegación. Aunque no forme parte de su mar territorial, el Estado ribereño puede ejercer sobre ella el control necesario para prevenir y sancionar la infracción de sus disposiciones legales y reglamentarias aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarias en su territorio o en su mar territorial.

¹¹ Resolución MSC.167 (78), adoptada el 20 de mayo de 2004.

¹² Resolución 1821(2011) de la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa.

2013/0106 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas para la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores en el marco de la cooperación operativa coordinada por la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El objetivo de la política de la Unión en el ámbito de las fronteras exteriores de la UE es garantizar el control eficaz del cruce de las fronteras exteriores, inclusive mediante la vigilancia de fronteras. La vigilancia de fronteras tiene por objeto impedir el cruce no autorizado de las fronteras, luchar contra la delincuencia transfronteriza y detener a las personas que cruzan ilegalmente las fronteras o adoptar contra ellas otro tipo de medidas. La vigilancia de fronteras debería ser capaz de impedir que las personas se sustraigan a las inspecciones en los pasos fronterizos, y disuadirlas de hacerlo. Con este propósito, la vigilancia de fronteras no se limita a la detección de los intentos de cruce ilegal de las fronteras, sino que engloba también medidas positivas como la interceptación de embarcaciones sospechosas de intentar entrar en la Unión sin someterse a controles fronterizos, así como disposiciones dirigidas a abordar las situaciones de búsqueda y salvamento que pueden surgir durante una operación marítima, o disposiciones destinadas a finalizar esa operación con éxito.
- (2) La Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea (en lo sucesivo, la «Agencia»), creada en virtud del Reglamento (CE) nº 2007/2004 del Consejo, de 26 de octubre de 2004¹³, es la encargada de coordinar este tipo de cooperación entre los Estados miembros en el ámbito de la gestión de las fronteras exteriores, especialmente por lo que se refiere a la vigilancia de fronteras. La Agencia tiene también la misión de ayudar a los Estados miembros en circunstancias que requieran una mayor asistencia técnica y operativa en las fronteras exteriores, teniendo en cuenta que algunas situaciones pueden implicar emergencias humanitarias y salvamento marítimo. Para reforzar dicha cooperación, es necesario establecer normas específicas para las actividades de vigilancia fronteriza llevadas a cabo por unidades marítimas y aéreas de un Estado miembro en la frontera marítima de otros Estados miembros o en alta mar en el marco de la cooperación operativa coordinada por la Agencia.
- (3) El establecimiento del Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras (EUROSUR) establecido por el Reglamento (UE) nº [...] del Parlamento Europeo y del Consejo, de [...] debería reforzar el intercambio de información y la cooperación operativa entre los Estados miembros y con la Agencia. Esto mejoraría considerablemente el conocimiento de la situación y la capacidad de reacción de los Estados miembros -con la ayuda, también, de la Agencia- a los efectos de detectar y prevenir la emigración ilegal, combatir la delincuencia transfronteriza y contribuir a proteger y preservar las vidas de los emigrantes en sus fronteras exteriores. Al coordinar las operaciones de vigilancia de fronteras, la Agencia debería proporcionar a los Estados miembros información y análisis sobre estas operaciones.
- (4) Durante las operaciones de vigilancia de fronteras, los Estados miembros y la Agencia deberían respetar sus obligaciones en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y su Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, el Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, la Convención contra la

¹³ DO L 349 de 25.11.2004, p. 1.

- tortura y otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes y otros instrumentos internacionales relevantes.
- (5) De acuerdo con el Reglamento (CE) n° 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, por el que se establece un Código comunitario de normas para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen)¹⁴ y los principios generales de la legislación de la Unión, las medidas adoptadas en el transcurso de una operación de vigilancia deben ser proporcionales a los objetivos perseguidos y no discriminatorias, y deben respetar plenamente la dignidad humana, los derechos fundamentales y los derechos de los refugiados y de los solicitantes de asilo, incluyendo el principio de no devolución. Tanto los Estados miembros como la Agencia deben cumplir las disposiciones del acervo comunitario en materia de asilo, y especialmente las de la Directiva 2005/85/CE del Consejo, de 1 de diciembre de 2005, sobre normas mínimas para los procedimientos que deben aplicar los Estados miembros para conceder o retirar la condición de refugiado¹⁵, por lo que se refiere a las solicitudes de asilo presentadas en su territorio, incluidas las fronteras o zonas de tránsito.
 - (6) La posible existencia de un acuerdo entre un Estado miembro y un tercer país no puede eximir a los Estados miembros de estas obligaciones, en los casos en que sean conscientes o deban ser conscientes de que las deficiencias sistémicas en el procedimiento de asilo y en las condiciones de acogida de los solicitantes de asilo en ese tercer país constituyen una razón válida para creer que el solicitante de asilo se enfrentaría a un verdadero riesgo de ser sometido a un trato inhumano o degradante o cuando sean conscientes o deban ser conscientes de que ese tercer país incurre en prácticas que violan el principio de no devolución.
 - (7) Durante las operaciones de vigilancia fronteriza en el mar, pueden presentarse situaciones en las que sea necesario prestar auxilio a personas en peligro. De acuerdo con el Derecho internacional, todo Estado debe exigir al capitán de un buque que enarbore su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros, preste auxilio a cualquier persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar, y que se dirija a la mayor velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro. Esta asistencia deberá prestarse independientemente de cuál sea la nacionalidad o estatuto de las personas necesitadas de auxilio, o de las circunstancias en que estas se encuentren.
 - (8) Los Estados miembros deberán cumplir esta obligación de conformidad con las disposiciones aplicables de los instrumentos internacionales que regulan las situaciones de búsqueda y salvamento, y de acuerdo con los requisitos relativos a la protección de los derechos fundamentales. El presente Reglamento no debe afectar a las responsabilidades de las autoridades de búsqueda y salvamento, incluida la de garantizar que la coordinación y la cooperación se lleven a cabo de tal modo que se pueda conducir a las personas rescatadas a un puerto o lugar seguro.
 - (9) Con arreglo al Reglamento (CE) n° 2007/2004, las operaciones de vigilancia de fronteras coordinadas por la Agencia se llevarán a cabo de acuerdo con un plan operativo. Así pues, por lo que respecta a las operaciones marítimas, el plan operativo debería incluir información específica sobre la aplicación de la jurisdicción y la legislación pertinentes en la zona geográfica en que tiene lugar la operación conjunta o el proyecto piloto, y en particular las referencias al Derecho internacional y de la Unión con relación a la interceptación, el salvamento en el mar y el desembarco. A su vez, el presente Reglamento regula los asuntos relacionados con la interceptación, el rescate en el mar y el desembarco en el contexto de las operaciones de vigilancia de las fronteras marítimas coordinadas por la Agencia.
 - (10) La práctica aplicable en virtud del Reglamento (CE) n° 2007/2004 es que para cada operación marítima, debe establecerse una estructura de coordinación en el Estado miembro de acogida, integrada por funcionarios del Estado miembro de acogida y por agentes invitados y representantes de la Agencia, incluyendo al Agente Coordinador de la Agencia. Esta estructura de coordinación -normalmente denominada «Centro de Coordinación Internacional»- debería utilizarse como canal de comunicación entre los agentes que participan en la operación marítima y las autoridades competentes.
 - (11) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos por la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, y en particular el derecho a la vida, la dignidad humana, la prohibición de la tortura y de las penas o tratos inhumanos o degradantes, el derecho a la libertad y a la seguridad, el principio de no devolución, el principio de no discriminación, el derecho a la tutela judicial efectiva, el derecho de asilo y los derechos del menor.
 - (12) Dado que los objetivos de la acción que debe emprenderse, a saber, la adopción de normas específicas para la vigilancia de las fronteras marítimas por guardias de frontera que operan bajo la coordinación de la Agencia, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros debido a las diferencias que existen en sus legislaciones y prácticas y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido al carácter multinacional de las operaciones, a escala de la Unión, esta está facultada para adoptar medidas de acuerdo con el principio de

¹⁴ DO L 105 de 13.4.2006, p. 1.

¹⁵ DO L 326 de 13.12.2005, p. 13.

- subsidiariedad contemplado en el artículo 5 del Tratado. De acuerdo con el principio de proporcionalidad contemplado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.
- (13) De conformidad con lo dispuesto en los artículos 1 y 2 del Protocolo nº 22 sobre la posición de Dinamarca, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Dinamarca no participa en la adopción del presente Reglamento y, por lo tanto, no queda vinculada por él ni sujeta a su aplicación. Dado que el presente Reglamento desarrolla el acervo de Schengen en el marco de las disposiciones del título V de la parte III del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Protocolo, Dinamarca deberá decidir, en un plazo de seis meses a partir de la adopción del presente Reglamento, si lo incorpora a su legislación nacional.
- (14) Por lo que respecta a Islandia y Noruega, el presente Reglamento desarrolla disposiciones del acervo Schengen en el sentido del Acuerdo celebrado por el Consejo de la Unión Europea con la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la asociación de estos dos Estados a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen¹⁶, que entran dentro del ámbito a que se refiere el artículo 1, letra A, de la Decisión 1999/437/CE del Consejo¹⁷ relativa a determinadas normas de desarrollo de ese Acuerdo.
- (15) Por lo que respecta a Suiza, el presente Reglamento desarrolla disposiciones del acervo de Schengen en el sentido del Acuerdo celebrado por la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen¹⁸, que entran dentro del ámbito a que se refiere el artículo 1, letra A, de la Decisión 1999/437/CE del Consejo, leído en relación con el artículo 3 de la Decisión 2008/146/CE del Consejo, de 28 de enero de 2008, relativa a la celebración, en nombre de la Comunidad Europea, de dicho Acuerdo¹⁹.
- (16) Por lo que respecta a Liechtenstein, el presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en el sentido del Protocolo firmado entre la Unión Europea, la Comunidad Europea, la Confederación Suiza y el Principado de Liechtenstein sobre la adhesión del Principado de Liechtenstein al Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen, que entran en el ámbito a que se refiere el artículo 1, letra A, de la Decisión 1999/437/CE²⁰, leído en relación con el artículo 3 de la Decisión 2011/350/UE del Consejo, de 7 de marzo de 2011, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, de dicho Protocolo²¹.
- (17) El presente Reglamento desarrolla disposiciones del acervo de Schengen en las que el Reino Unido no participa de conformidad con la Decisión 2000/365/CE del Consejo, de 29 de mayo de 2000, sobre la solicitud del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de participar en algunas de las disposiciones del acervo de Schengen²². Por consiguiente, el Reino Unido no participa en su adopción y no está vinculado ni sujeto a su aplicación.
- (18) El presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en las que Irlanda no participa de conformidad con la Decisión 2002/192/CE del Consejo, de 28 de febrero de 2002, sobre la solicitud de Irlanda de participar en algunas de las disposiciones del acervo de Schengen²³. Por consiguiente, Irlanda no participa en su adopción y no está vinculada ni sujeta a su aplicación.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a las operaciones de vigilancia de fronteras llevadas a cabo por los Estados miembros en sus fronteras marítimas exteriores en el marco de la cooperación operativa coordinada por la Agencia

¹⁶ DO L 176 de 10.7.1999, p. 36.

¹⁷ DO L 176 de 10.7.1999, p. 31.

¹⁸ DO L 53 de 27.2.2008, p. 52.

¹⁹ DO L 53 de 27.2.2008, p. 1.

²⁰ DO L 176 de 10.7.1999, p. 31.

²¹ DO L 160 de 18.6.2011, p. 19.

²² DO L 131 de 1.6.2000, p. 43.

²³ DO L 64 de 7.3.2002, p. 20.

Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea.

Artículo 2

Definiciones

Para los fines del presente Reglamento, serán de aplicación las siguientes definiciones:

1. «Agencia»: la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea, creada en virtud del Reglamento (CE) n° 2007/2004.
2. «Operación marítima»: una operación conjunta, un proyecto piloto o una intervención rápida llevados a cabo por los Estados miembros para la vigilancia de sus fronteras marítimas exteriores bajo la coordinación de la Agencia.
3. «Estado miembro de acogida»: un Estado miembro en el que tiene lugar o desde el que se lanza una operación marítima.
4. «Estado miembro participante»: un Estado miembro que participa en una operación marítima proporcionando activos o recursos humanos, pero que no es un Estado miembro de acogida.
5. «Unidad participante»: una unidad marítima o aérea del Estado miembro de acogida o de un Estado miembro participante.
6. «Centro de Coordinación Internacional»: la estructura de coordinación establecida en el Estado miembro de acogida para la coordinación de la operación marítima.
7. «Centro de Coordinación Nacional»: el centro de coordinación nacional establecido a los efectos del Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras (EUROSUR) de acuerdo con el Reglamento (UE) n° [...] [.../...].
8. «Barco»: bote, buque o cualquier otra embarcación utilizada en el mar.
9. «Barco apátrida»: un barco sin nacionalidad o asimilado a un barco sin nacionalidad cuando ningún Estado le ha concedido el derecho a enarbolar su pabellón, o cuando el barco navega bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos según su conveniencia.
10. «Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes»: el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, firmada en Palermo, Italia, en diciembre de 2000.
11. «Lugar seguro»: un lugar en el que se considera que finaliza una operación de salvamento y donde la seguridad o la vida de los supervivientes -inclusive por lo que respecta a la protección de sus derechos fundamentales- no están amenazadas, pueden satisfacerse sus necesidades humanas básicas y pueden encontrarse medios de transporte para su traslado a su destino próximo o final.
12. «Centro de Coordinación de Salvamento»: una unidad responsable de promover la organización eficiente de los servicios de búsqueda y salvamento, y de coordinar el desarrollo de las operaciones de búsqueda y salvamento en una zona de búsqueda y salvamento en el sentido definido en el Convenio internacional de 1979 sobre búsqueda y salvamento marítimos.

CAPÍTULO II

NORMAS GENERALES

Artículo 3

Seguridad en el mar

Las medidas que se adopten en el marco de una operación de vigilancia se aplicarán evitando poner en peligro la seguridad de las personas interceptadas o rescatadas y la de las unidades participantes.

Artículo 4

Protección de los derechos fundamentales y principio de no devolución

1. Ninguna persona será desembarcada en un país –o entregada a sus autoridades– cuando esa persona corra un riesgo serio de sufrir pena de muerte, tortura o cualquier otra pena o trato inhumano o degradante en

infracción del principio de no devolución, o un riesgo serio de ser expulsada, trasladada o extraditada a otro país incumpliendo este principio.

2. Antes de decidir sobre el desembarco en un tercer país, las unidades participantes tendrán en cuenta la situación general en ese tercer país y las personas interceptadas o rescatadas no serán desembarcadas en ese tercer país cuando el Estado miembro de acogida o los Estados miembros participantes sean conscientes o deban ser conscientes de que ese tercer país incurre en alguna de las prácticas descritas en el apartado 1.
3. En caso de desembarco en un tercer país, las unidades participantes identificarán a las personas interceptadas o rescatadas y evaluarán sus circunstancias personales en la medida de lo posible antes del desembarco. Deberá informarse a estas personas del lugar de desembarco de manera adecuada y dárseles la oportunidad de expresar sus eventuales razones para creer que ese desembarco en el lugar propuesto estaría infringiendo el principio de no devolución.
4. Durante la operación marítima, las unidades participantes atenderán las necesidades específicas de los niños, de las víctimas de la trata de seres humanos, de las personas que requieran una asistencia médica urgente, de las personas necesitadas de protección internacional y de cualesquiera otras personas que se encuentren en una situación especialmente vulnerable.
5. Los guardias de fronteras que participen en una operación marítima recibirán formación sobre las disposiciones pertinentes relacionadas con los derechos fundamentales, la legislación sobre los refugiados y el régimen jurídico internacional de búsqueda y salvamento.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES ESPECÍFICAS

Artículo 5

Detección

1. Si detectan un barco sospechoso de cruzar o pretender cruzar la frontera de forma ilegal, las unidades participantes procederán a una aproximación para determinar su identidad y nacionalidad y, a la espera de otras medidas, dicho barco deberá ser vigilado a una distancia prudente. Las unidades participantes comunicarán inmediatamente la información relativa al barco en cuestión al Centro de Coordinación Internacional.
2. Si el barco ha entrado o está a punto de entrar en las aguas territoriales o en la zona contigua de un Estado miembro que no participe en la operación marítima, las unidades participantes comunicarán la información relativa al barco en cuestión al Centro de Coordinación Internacional, que a su vez la transmitirá al Centro de Coordinación Nacional del Estado miembro afectado.
3. Las unidades participantes comunicarán la información relativa a cualquier barco sospechoso de realizar actividades ilegales en el mar que queden fuera del alcance de la operación marítima al Centro de Coordinación Internacional, que a su vez la transmitirá al Centro de Coordinación Nacional del Estado miembro o Estados miembros afectados.

Artículo 6

Interceptación en el mar territorial

1. Cuando, en el mar territorial del Estado miembro de acogida o un Estado miembro participante, existan razones de peso para sospechar que un barco lleva a bordo personas que pretenden eludir los controles de los pasos fronterizos o está implicado en un tráfico ilícito de migrantes por mar, las unidades participantes adoptarán una o varias de las siguientes medidas:
 - a) solicitar información y documentación sobre la propiedad, la matrícula y la travesía de la embarcación, así como sobre la identidad, la nacionalidad y otros datos pertinentes de las personas a bordo;
 - b) detener, abordar y registrar la embarcación, su carga y las personas a bordo, e interrogar a estas;
 - c) informar a las personas a bordo de que carecen de autorización para cruzar la frontera y de que quienes guían la embarcación pueden ser sancionados por facilitar el viaje;
 - d) apresar la embarcación y prender a las personas a bordo;

- e) ordenar al barco que cambie su rumbo para salir de las aguas territoriales o la zona contigua o evitar entrar en ellas, escoltándolo o navegando junto a él hasta que tome el rumbo correcto;
 - f) conducir el barco o las personas a bordo hacia el Estado miembro de acogida u otro Estado miembro que participe en la operación, o hacia el Estado miembro ribereño.
2. El Estado miembro de acogida o el Estado miembro participante en cuyo mar territorial haya tenido lugar la interceptación autorizará las medidas recogidas en el apartado 1 e impartirá las instrucciones oportunas a la unidad participante a través del Centro de Coordinación Internacional. La unidad participante deberá informar al Estado miembro de acogida, a través del Centro de Coordinación Internacional, en el caso de que el capitán del buque interceptado solicite que se dé notificación a un agente diplomático o consular del Estado de abanderamiento.
3. Si existen razones de peso para sospechar que un barco sin nacionalidad o uno que pueda asimilarse a un barco sin nacionalidad lleva a bordo a personas que pretenden eludir los controles en los pasos fronterizos o está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar, el Estado miembro de acogida o el Estado miembro participante en cuyo mar territorial sea interceptado el barco apátrida autorizarán y ordenarán a la unidad participante que lo detenga y adopte cualquiera de las medidas contempladas en el apartado 1.
4. Cualquier actividad operativa desarrollada en el mar territorial de un Estado miembro que no participe en la operación marítima deberá realizarse con la autorización de ese Estado miembro. Se informará al Centro de Coordinación Internacional sobre cualquier comunicación con dicho Estado miembro y sobre la línea de actuación posterior autorizada por este.

Artículo 7

Interceptación en alta mar

1. Cuando, en alta mar, existan razones de peso para sospechar que un barco está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar, y a reserva de la autorización del Estado de abanderamiento de acuerdo con el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes, las unidades participantes adoptarán una o varias de las siguientes medidas:
- a) solicitar información y documentación sobre la propiedad, la matrícula y la travesía de la embarcación, así como sobre la identidad, la nacionalidad y otros datos pertinentes de las personas a bordo;
 - b) detener, abordar y registrar la embarcación, su carga y las personas a bordo, e interrogar a estas;
 - c) informar a las personas a bordo de que carecen de autorización para cruzar la frontera y de que quienes guían la embarcación pueden ser sancionados por facilitar el viaje;
 - d) apresar la embarcación y prender a las personas a bordo;
 - e) ordenar al barco que cambie su rumbo para salir de las aguas territoriales o la zona contigua o evitar entrar en ellas, escoltándolo o navegando junto a él hasta que tome el rumbo correcto;
 - f) conducir la embarcación o las personas a bordo a un tercer país o, alternativamente, entregar la embarcación o las personas a bordo a las autoridades de un tercer país;
 - g) conducir la embarcación o las personas a bordo al Estado miembro de acogida o a otro Estado miembro que participe en la operación.
2. Si el barco enarbola el pabellón o lleva la matrícula de la nacionalidad del Estado miembro de acogida o de un Estado miembro participante, ese Estado miembro autorizará, tras confirmar la nacionalidad del barco, las medidas contempladas en el apartado 1.
3. Si el barco enarbola el pabellón o lleva la matrícula de la nacionalidad de un Estado miembro que no está participando en la operación marítima o de un tercer país, el Estado miembro de acogida o un Estado miembro participante, dependiendo de a qué Estado pertenezca la unidad participante que ha interceptado el barco, lo notificará al Estado de abanderamiento, pedirá la confirmación de la matrícula y, si se confirma la nacionalidad, solicitará al Estado de abanderamiento autorización para adoptar cualquiera de las medidas contempladas en el apartado 1. El Estado miembro de acogida o el Estado miembro participante informará al Centro de Coordinación Internacional de las eventuales comunicaciones con el Estado de abanderamiento, así como de las medidas autorizadas por este.
4. Si, con respecto a un barco que enarbola pabellón extranjero o que se niega a mostrar su pabellón, existen razones de peso para sospechar que tiene en realidad la misma nacionalidad que la unidad participante, esta procederá a verificar el derecho del barco a enarbolar su pabellón. Con este propósito, podrá abordar el barco sospechoso. Si tras la comprobación de la documentación persisten las sospechas, deberá proceder a

- otra inspección a bordo de la embarcación, la cual se efectuará con la mayor consideración posible. El Estado miembro participante cuyo pabellón esté supuestamente enarbolando el barco deberá ser contactado a través de los canales apropiados.
5. Si, con respecto a un barco que enarbola pabellón extranjero o que se niega a mostrar su pabellón, existen razones de peso para sospechar que tiene en realidad la nacionalidad del Estado miembro de acogida o de otro Estado miembro participante, la unidad participante verificará, previa autorización de dicho Estado miembro, el derecho del barco a enarbolar su pabellón.
 6. Si, en los casos mencionados en los apartados 4 o 5, se comprueba que las sospechas sobre la nacionalidad del barco estaban fundadas, el Estado miembro de acogida o el Estado miembro participante autorizará las medidas contempladas en el apartado 1.
 7. A la espera o en ausencia de autorización del Estado de abanderamiento, el barco será sometido a vigilancia a una prudente distancia. No se adoptarán otras medidas sin la autorización expresa del Estado de abanderamiento, salvo las que sean necesarias para atenuar un peligro inminente para la vida de las personas o las que se deriven de los acuerdos bilaterales o multilaterales pertinentes.
 8. Si existen razones de peso para sospechar que un barco sin nacionalidad o uno que pueda asimilarse a un barco sin nacionalidad está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar, la unidad participante podrá abordar y detener el barco con vistas a verificar su apatridia. Si las sospechas resultan fundadas, se podrán adoptar las medidas adicionales pertinentes a que se refiere el apartado 1, de acuerdo con la legislación nacional y el Derecho internacional.
 9. Todo Estado miembro que haya adoptado alguna de las medidas previstas en el apartado 1 informará sin demora al Estado de abanderamiento de los resultados de la medida en cuestión.
 10. El funcionario nacional que represente al Estado miembro de acogida o a un Estado miembro participante en el Centro de Coordinación Internacional deberá designarse de acuerdo con la legislación nacional como autoridad facultada para autorizar la verificación del derecho de un barco a enarbolar el pabellón del Estado miembro en cuestión o la adopción de cualquiera de las medidas contempladas en el apartado 1.
 11. Cuando se compruebe que las razones para sospechar que un barco está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes en alta mar carecen de fundamento, o cuando la unidad participante no tenga competencia para actuar, pero persista la sospecha razonable de que el barco lleva a bordo a personas que pretenden alcanzar la frontera de un Estado miembro y eludir los controles en los pasos fronterizos, dicho barco seguirá sometido a vigilancia. El Centro de Coordinación Internacional comunicará la información sobre el barco al Centro de Coordinación Nacional de los Estados miembros hacia los que se dirige.

Artículo 8

Intercepción en la zona contigua

1. En la zona contigua al mar territorial de un Estado miembro que sea un Estado miembro de acogida o un Estado miembro participante, se adoptarán las medidas contempladas en el artículo 6, apartado 1, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6, apartado 2.
2. Las medidas contempladas en el artículo 6, apartado 1, no deberán adoptarse en la zona contigua de un Estado miembro que no esté participando en la operación marítima sin la autorización de dicho Estado miembro. Se informará al Centro de Coordinación Internacional sobre cualquier comunicación con ese Estado miembro y sobre la línea de actuación posterior autorizada por este.
3. En los casos en que un barco apátrida esté transitando por la zona contigua, será de aplicación el artículo 7, apartado 8.

Artículo 9

Situaciones de búsqueda y salvamento

1. Durante una operación marítima, las unidades participantes prestarán auxilio a cualquier barco o persona que se halle en peligro en el mar. Este auxilio deberá prestarse sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de tales personas o las circunstancias en que hayan sido encontradas.
2. Cuando en el transcurso de una operación marítima la unidad participante deba enfrentarse a una situación de incertidumbre, alerta o peligro con relación a un barco o alguna persona a bordo, transmitirá lo antes posible toda la información disponible al Centro de Coordinación de Salvamento responsable de la zona de búsqueda y salvamento en la que se haya producido la situación.

3. En concreto, se considerará que un barco o las personas a bordo están en una situación de incertidumbre cuando:
 - a) existan dudas en cuanto a la seguridad de un barco o de las personas a bordo; o
 - b) haya una falta de información sobre la progresión o la posición de un barco.
4. En concreto, se considerará que un barco o las personas a bordo están en una situación de alerta cuando:
 - a) existan dudas en cuanto a la seguridad de un barco o de las personas a bordo debido a la certeza de que existen graves dificultades que, sin embargo, no llegan a constituir una situación de peligro; o
 - b) haya una falta de información continuada sobre la progresión o la posición de un barco.
5. En concreto, se considerará que un barco o las personas a bordo están en una situación de peligro cuando:
 - a) se reciba información positiva de que un barco o una persona a bordo está en peligro y necesita ayuda inmediata; o
 - b) fracasen las tentativas de establecer contacto con el barco y las indagaciones infructuosas evidencien la probabilidad de que el barco esté en peligro; o
 - c) se reciba información que indique que la eficiencia operativa del barco se ha visto afectada hasta un punto en que resulte probable la existencia de una situación de peligro.
6. Al evaluar la situación a los efectos de los dispuesto en los apartados 3 a 5, las unidades participantes tendrán en cuenta todos los elementos relevantes y, en particular:
 - a) la existencia de una petición de auxilio;
 - b) la navegabilidad del buque y la probabilidad de que no alcance su destino final;
 - c) el número de pasajeros con relación al tipo y estado del barco;
 - d) la disponibilidad de los suministros necesarios (combustible, agua, alimentos, etc.) para llegar a la costa;
 - e) la presencia en el buque de un mando y una tripulación cualificados;
 - f) la disponibilidad de equipos de seguridad, navegación y comunicación, y su capacidad;
 - g) la presencia de pasajeros que precisen asistencia médica urgente;
 - h) la presencia de pasajeros fallecidos;
 - i) la presencia de niños o mujeres embarazadas;
 - j) las condiciones meteorológicas y del mar, incluyendo las previsiones meteorológicas y marítimas.
7. Las unidades participantes comunicarán lo antes posible su evaluación de la situación al Centro de Coordinación de Salvamento responsable. A la espera de instrucciones del Centro de Coordinación de Salvamento, las unidades participantes deberán adoptar todas las medidas apropiadas para garantizar la seguridad de las personas de que se trate.
8. La existencia de una situación de peligro no dependerá exclusivamente ni estará determinada por la presencia de una solicitud efectiva de asistencia. En los casos en que, aunque se constate que un barco se encuentra en una situación de peligro, las personas a bordo se nieguen a aceptar la ayuda, la unidad participante informará de ello al Centro de Coordinación de Salvamento y seguirá cumpliendo su obligación de asistencia vigilando el barco a una distancia prudente y adoptando cualquier medida necesaria para la seguridad de las personas de que se trate, aunque evitando emprender cualquier acción que pueda agravar la situación o aumentar las posibilidades de lesión o pérdida de vidas humanas.
9. En los casos en que el Centro de Coordinación de Salvamento del tercer país responsable de la zona de búsqueda y salvamento no responda a la notificación transmitida por la unidad participante, esta entablará contacto con el Centro de Coordinación de Salvamento del Estado miembro de acogida a menos que algún otro Centro de Coordinación de Salvamento esté mejor situado para asumir la coordinación de la situación de búsqueda y salvamento.
10. Las unidades participantes deberán informar cuanto antes al Centro de Coordinación Internacional sobre cualquier contacto entablado con el Centro de Coordinación de Salvamento y sobre la línea de acción que hayan adoptado.
11. Si no es posible o ya no es posible seguir considerando que el barco está en una situación de peligro o si ha concluido la operación de búsqueda y salvamento, la unidad participante reanudará la operación marítima tras consultar al Centro de Coordinación Internacional.

Artículo 10

Desembarco

1. Las modalidades de desembarco de las personas interceptadas o rescatadas en una operación marítima deberán fijarse en el plan operativo. Tales modalidades no tendrán por efecto imponer obligaciones a los Estados miembros que no participan en la operación marítima, a menos que ellos mismos autoricen expresamente que se adopten medidas en su mar territorial o en su zona contigua de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6, apartado 4, o en el artículo 8, apartado 2.
2. En caso de interceptación en el mar territorial o en la zona contigua, según se contempla en el artículo 6, apartado 2, o en el artículo 8, apartado 1, el desembarco se realizará en el Estado miembro de acogida o en el Estado miembro participante en cuyas aguas territoriales o zona contigua se produzca la interceptación.
En caso de interceptación en el mar territorial o en la zona contigua, según se contempla en el artículo 6, apartado 4, o en el artículo 8, apartado 2, el desembarco se realizará en el Estado miembro en cuyas aguas territoriales o zona contigua se produzca la interceptación.
3. A reserva de la aplicación del artículo 4, en caso de interceptación en alta mar según lo establecido en el artículo 7, el desembarco podrá realizarse en el tercer país del que haya partido el barco. Si esto no es posible, el desembarco se producirá en el Estado miembro de acogida.
4. En el caso de las situaciones de búsqueda y salvamento contempladas en el artículo 9, las unidades participantes cooperarán con el Centro de Coordinación de Salvamento responsable para encontrar un puerto o lugar seguro adecuado para las personas rescatadas, y garantizar su rápido y efectivo desembarco.
Sin perjuicio de la responsabilidad del Centro de Coordinación de Salvamento, el Estado miembro de acogida y los Estados miembros participantes harán lo posible por encontrar cuanto antes un puerto o lugar seguro, teniendo en cuenta los distintos factores relevantes, como las distancias a los puertos o lugares seguros más cercanos, así como los riesgos y las circunstancias del caso.
Si la unidad participante no queda exonerada de su obligación contemplada en el artículo 9, apartado 1, tan pronto como sea razonablemente posible y teniendo en cuenta la seguridad de las personas rescatadas y la de la propia unidad participante, deberá ser autorizada a desembarcar a las personas rescatadas en el Estado miembro de acogida.
5. Las unidades participantes informarán al Centro de Coordinación Internacional de la presencia de cualquier persona según lo definido en el artículo 4, apartado 1, y el Centro de Coordinación Internacional transmitirá esa información a las autoridades nacionales competentes. Sobre la base de dicha información, el plan operativo deberá determinar qué medidas de seguimiento pueden adoptarse.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 11

Entrada en vigor

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro de conformidad con los Tratados.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

Tramesa a la Comissió

Termini de formulació d'observacions

Comissió competent: Comissió d'Interior.
Acord: Presidència del Parlament, 17.04.2013.

Termini: 4 dies hàbils (del 23.04.2013 al 26.04.2013).
Finiment del termini: 29.04.2013; 09:30 h.
Acord: Presidència del Parlament, 17.04.2013.

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifica la Directiva 96/53/CE del Consell, per la qual s'estableixen, per a determinats vehicles de carretera que circulen per la Comunitat, les dimensions màximes autoritzades en el trànsit nacional i internacional i els pesos màxims autoritzats en el trànsit internacional**

Tram. 295-00040/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 16.04.2013
Reg. 11595 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 17.04.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO QUE MODIFICA LA DIRECTIVA 96/53/CE DEL CONSEJO, DE 25 DE JULIO DE 1996, POR LA QUE SE ESTABLECEN, PARA DETERMINADOS VEHÍCULOS DE CARRETERA QUE CIRCULAN EN LA COMUNIDAD, LAS DIMENSIONES MÁXIMAS AUTORIZADAS EN EL TRÁFICO NACIONAL E INTERNACIONAL Y LOS PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS EN EL TRÁFICO INTERNACIONAL (TEXTO PERTINENTE

Bruselas, 15.4.2013
COM(2013) 195 final
2013/0105 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional¹, ha contribuido durante numerosos años de manera

¹ DO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

A EFECTOS DEL EEE) [COM(2013) 195 FINAL]
[2013/0105 (COD)] {SWD(2013) 108 FINAL}
{SWD(2013) 109 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

satisfactoria al buen funcionamiento del mercado interior del transporte por carretera, fijando las dimensiones y los pesos máximos para los vehículos de transporte nacional e internacional de mercancías y de pasajeros. Asimismo, la Directiva indica en qué condiciones pueden autorizarse excepciones para el tráfico de los vehículos que superen estos límites.

En vista de la evolución del mercado y de las tecnologías disponibles, es hora de analizar si las decisiones tomadas en el momento de la adopción de la Directiva en 1996 siguen siendo pertinentes. En particular, la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de productos petrolíferos se ha convertido en una cuestión crucial en el sector de los transportes y, en especial, en el caso del transporte por carretera que representa el 82 % del consumo energético del sector. El aumento continuo del precio de los combustibles encarece sin cesar la factura energética de Europa y requiere encontrar soluciones que reduzcan el consumo de los vehículos. El Libro Blanco sobre el transporte² publicado en 2011 fijó el objetivo de reducir el 60 % de las emisiones de gas de efecto invernadero de aquí a 2050 en comparación con los niveles de 1990.

En este contexto, el Libro Blanco anunció la revisión de la Directiva sobre las dimensiones y los pesos máximos de los vehículos de transporte por carretera, a fin de autorizar la comercialización de vehículos más aerodinámicos, con una mayor eficacia energética. En efecto, la mejora del rendimiento aerodinámico de los vehículos, así como la incorporación de sistemas de propulsión alternativos, híbridos o eléctricos, solo puede producirse, en los límites de las dimensiones y de los pesos máximos autorizados por la Directiva actual, en detrimento de la capacidad del vehículo. Los motores híbridos o las baterías originan el sobrepeso correspondiente. Las cabinas de tractores más redondeadas en la parte delantera para ser más aerodinámicas serán más largas. La incorporación de alerones perfilados en la parte trasera del vehículo aumenta asimismo su longitud. Esta reducción de la capacidad del vehículo desalienta a los transportistas, a los expedidores y a los fabricantes para utilizar y fabricar vehículos con una mayor eficacia energética.

La revisión de la Directiva ofrece también la ocasión de mejorar la seguridad vial gracias a la mejora del perfilado de la cabina que reduzca los ángulos muertos de visión del conductor, la incorporación de estructuras de absorción de energía en caso de colisión y el aumento de la seguridad y la comodidad del conductor. Esto permitirá, en particular, salvar la vida de numerosos usuarios vulnerables, como peatones o ciclistas, a los que el conductor no siempre ve durante la conducción.

Por consiguiente, conviene modificar la Directiva 96/53/CE con objeto de mejorar la aerodinámica y la eficacia energética de los vehículos, al tiempo que se sigue mejorando la seguridad vial, en los límites impuestos por la geometría de las infraestructuras viarias.

Como ejemplo, de acuerdo con algunos estudios³, la incorporación de alerones de longitud comprendida entre uno y dos metros en la parte trasera del vehículo permite economizar entre un 5 % y un 10 % del consumo de combustible a una velocidad media de 80/90 km/h.

Por otra parte, desde la adopción de la Directiva 96/53/CE, el peso medio de un pasajero de autobús ha aumentado. Además, la legislación de la Unión Europea ha impuesto dispositivos de seguridad a bordo cuyo peso reduce también la carga útil del vehículo y, por consiguiente, el número de pasajeros transportados. Esto va en perjuicio del objetivo de reducir el consumo de combustible por persona transportada, así como en contra del objetivo de promover una transferencia modal entre el vehículo individual en favor del transporte colectivo, mucho más respetuoso del medio ambiente.

El ahorro de combustible y la reducción de emisiones contaminantes no son las únicas motivaciones de la propuesta de revisión de la Directiva 96/53/CE.

En efecto, la Directiva 96/53/CE no tiene en cuenta la reciente evolución del transporte en contenedores y del transporte intermodal. Así, por ejemplo, algunos contenedores transportados por ferrocarril, vías navegables, transporte marítimo intercontinental y cabotaje marítimo solo pueden finalizar su viaje por carretera si disponen de permisos especiales que aumentan las cargas administrativas de los transportistas y de las administraciones. Pues bien, en el caso de los contenedores más comunes, de 45 pies de longitud, es decir, 13,72 metros, el aumento de longitud del camión que no exigiría disponer de estos permisos especiales solo sería de 15 cm, lo que no presenta ningún problema ni en términos de seguridad vial ni en lo que respecta a la geometría de las infraestructuras.

Por último, debido a la ausencia en la Directiva actual de disposiciones relativas a los controles de vehículos y a las sanciones aplicables, numerosas infracciones quedan impunes, lo que vacía de contenido las exigencias de la Directiva. La principal infracción cometida es la sobrecarga de peso en el vehículo. De media, uno de cada tres vehículos controlados tiene sobrecarga de peso. Esta sobrecarga supera con frecuencia el 10 %, y hasta el 20 %, del peso máximo autorizado. Esta situación provoca un desgaste prematuro de los revestimientos y aumenta el riesgo de accidentes de carretera. Provoca también una distorsión de la competencia entre empresas de transporte, ya que los defraudadores pueden obtener ventajas competitivas indebidas. Actualmente existen soluciones técnicas de filtrado que permiten realizar controles más numerosos, más rápidos y más eficaces sin ocasionar la detención de todos los

² Libro Blanco sobre el transporte «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» COM(2011) 0144.

³ Estudio TU DELFT de 2011 sobre la aerodinámica de los vehículos pesados.

vehículos que se desea controlar. Asimismo, existen sistemas de pesaje a bordo que permiten al conductor velar por el cumplimiento de las normas. Por consiguiente, conviene introducir en la Directiva 96/53/CE disposiciones en materia de controles y sanciones, a fin de restablecer el cumplimiento de las normas de competencia entre transportistas, garantizar un buen nivel de seguridad vial y el mantenimiento de las infraestructuras.

Algunos agentes interesados han formulado algunas preguntas relativas a la interpretación del artículo 4 de la Directiva 96/53/CE. En respuesta a dichas preguntas, el 13 de junio de 2012 el Vicepresidente Kallas envió una carta al Presidente de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo. En ella se facilitan orientaciones y se señala que la utilización transfronteriza de vehículos más largos está autorizada para los trayectos que solo atraviesan una frontera, si los dos Estados miembros afectados ya lo autorizan y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva 96/53/CE. Esta utilización no debe afectar de manera notable a la competencia internacional. A fin de reflejar las orientaciones facilitadas en dicha carta, la presente revisión incluye en el texto de la Directiva las disposiciones relativas al artículo 4, apartado 4.

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

Se llevaron a cabo consultas públicas y sectoriales en 2011 y 2012, bajo los auspicios de la Comisión.

La consulta pública, organizada de diciembre de 2011 a febrero de 2012, permitió recoger más de un millar de contribuciones de los ciudadanos, de los Estados miembros y de diversas organizaciones profesionales y no gubernamentales. La consulta permitió identificar las opiniones siguientes:

- i) la mejora del rendimiento aerodinámico de los vehículos pesados se considera unánimemente un progreso y en la mayoría de las contribuciones se considera necesario modificar la Directiva 96/53/CE a tal efecto;
- ii) la propuesta de facilitar la introducción de motores híbridos o eléctricos, y el desarrollo del transporte en contenedores y de la intermodalidad modificando la Directiva 96/53/CE recibe la aprobación general;
- iii) el establecimiento de medidas de control del exceso de peso de los vehículos es acogido favorablemente por los representantes de la profesión, ya que restablece una competencia leal entre los transportistas; asimismo, se considera indispensable dotar a los Estados miembros de los medios para llevar a cabo estos controles sin aumentar sus cargas financieras ni perturbar o ralentizar el tráfico.

Sobre la base de los resultados de la consulta, se organizaron seminarios de trabajo que reunieron en torno a la Comisión a fabricantes de vehículos, transportistas y expedidores, agentes del transporte combinado, organismos de control en carretera y agentes de la seguridad vial. Estas consultas pusieron de manifiesto un consenso sobre los objetivos de reducción de la contaminación y del consumo de combustible y de mejora de la seguridad vial, así como sobre la conveniencia de contemplar nuevas posibilidades de transporte intermodal. Además, se alcanzó un acuerdo sobre la necesidad de reforzar los controles, en particular los relativos al exceso de peso de los vehículos. En lo que respecta a las prestaciones aerodinámicas, se proponen cabinas más perfiladas y la instalación en la parte trasera de los vehículos de equipos que reduzcan el efecto de arrastre. Una adaptación de las dimensiones y los pesos máximos, limitada y acompañada de una señalización adecuada a las dimensiones, no parece presentar riesgo para la seguridad vial.

Las medidas presentadas en la presente revisión son el resultado de esta concertación.

Han sido estudiadas en una evaluación de impacto a fin de elegir las mejores opciones, tanto en lo que respecta a la eficacia económica como medioambiental. La hipótesis elegida, que se presenta en detalle en el apartado 4, combina trabajos técnicos de armonización llevados a cabo con un grupo de expertos, con vistas a adoptar actos delegados, con un enfoque reglamentario moderado a fin de no imponer obligaciones desproporcionadas o inaplicables que penalicen a las pequeñas y medianas empresas en particular.

La consulta se centró también en el artículo 4 de la Directiva 96/53/CE, que fija las condiciones para poder acogerse a excepciones a los límites impuestos por la Directiva, cuya determinación corresponde a los Estados miembros en ciertos casos bien definidos. En vista de las divergencias en relación con el tráfico internacional de los vehículos que superen las dimensiones fijadas por la Directiva, la Comisión decidió hacer públicas sus orientaciones relativas a la Directiva actual (carta de 13 de junio de 2012 dirigida al Presidente de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo). Las orientaciones relativas al artículo 4, apartado 4, se recogen en el artículo 1, apartado 2, de la presente propuesta.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

La propuesta de modificación de la Directiva 96/53/CE se basa en el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). En efecto, la mejora de la eficacia y de los resultados medioambientales del transporte por carretera es un objetivo esencial de la política común de transportes. Por otra parte, la armonización de las normas a nivel europeo es una demanda constante de la profesión.

La presente propuesta respeta los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad. Teniendo en cuenta la importancia del transporte para el funcionamiento del mercado interior, su creciente dimensión transfronteriza y el

aumento del precio de los combustibles y de las emisiones de gases de efecto invernadero, es indispensable adoptar disposiciones dirigidas a mejorar la eficacia energética del transporte por carretera, reducir su impacto ambiental y garantizar el respeto de las normas.

La propuesta deja libertad a los Estados miembros para que decidan las excepciones a las normas de la propuesta en lo que respecta al transporte nacional. Además, establece un comité encargado de asistir a la Comisión en la elaboración de los requisitos en materia de aerodinámica, así como orientaciones sobre los procedimientos de la política de control y sanciones adaptadas a las infracciones cometidas. Por consiguiente, la presente propuesta no excede de las medidas necesarias para alcanzar su objetivo.

El instrumento propuesto es una directiva, puesto que se trata de modificar una directiva existente. La propuesta se refiere a un asunto de interés para el Espacio Económico Europeo, por lo que deberá extenderse al mismo.

Por último, la propuesta no tiene incidencia en el presupuesto de la Unión.

4. EXPLICACIÓN DETALLADA DE LA PROPUESTA

La propuesta de la Comisión prevé, en primer lugar, autorizar excepciones a las dimensiones máximas de los vehículos, a fin de permitir la incorporación de dispositivos aerodinámicos en la parte trasera de los vehículos o rediseñar la geometría de la cabina de los tractores. Estas excepciones abren nuevas perspectivas para los fabricantes de tractores, camiones y remolques, si bien deben respetarse determinados requisitos, uno de los cuales es no aumentar la capacidad del vehículo. La Comisión, que estará asistida en la tarea por un comité, precisará ulteriormente dichos requisitos, los cuales garantizan el respeto de las normas de seguridad vial, tienen en cuenta las limitaciones de las infraestructuras y velan por la fluidez del tráfico. Junto a la reducción del consumo de combustible y de las emisiones de gases de efecto invernadero, el perfilado de las cabinas mejora el campo de visión de los conductores y, por tanto, salva aproximadamente 400 vidas humanas anualmente en Europa. Además, se aumenta la seguridad y comodidad de los conductores.

La Comisión modificará el Reglamento (UE) n° 1230/2012, de 12 de diciembre de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n° 661/2009 en lo que respecta a los requisitos de homologación de los vehículos de motor, a fin de hacerlos compatibles con la presente propuesta de Directiva.

La propuesta de Directiva autoriza un aumento de una tonelada de peso de los vehículos de propulsión eléctrica o híbrida, a fin de tener en cuenta el peso de las baterías eléctricas o del doble motor, sin perjuicio de la capacidad del vehículo. Además, se aumenta una tonelada el peso máximo de los autobuses con objeto de tomar en consideración el aumento del peso medio de los pasajeros y de los equipajes, los nuevos equipos de seguridad impuestos por la normativa, o la nueva clase Euro VI.

La modificación de la Directiva 96/53/CE contribuirá al desarrollo del transporte intermodal gracias a una excepción que autoriza un aumento de 15 cm de la longitud de camiones que transporten contenedores de 45 pies, cada vez más utilizados en el transporte intercontinental y en Europa.

La propuesta confirma también que la utilización transfronteriza de vehículos más largos está autorizada para los trayectos que solo atraviesan una frontera, si los dos Estados miembros afectados ya lo autorizan y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva 96/53/CE. En lo que se refiere al artículo 4, apartado 4, estas operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros y si la infraestructura existente y las condiciones de seguridad vial lo permiten. El artículo 4, apartado 4, se modifica en consecuencia.

Asimismo, se añaden nuevas disposiciones a la Directiva 96/53/CE con el fin de permitir a las autoridades de control detectar mejor las infracciones y armonizar las sanciones administrativas aplicables. La Comisión publicará orientaciones sobre los procedimientos de control, con objeto de armonizar los métodos de control de todos los Estados miembros. Los Estados miembros deberán efectuar un número mínimo de mediciones de vehículos. Estas mediciones se realizarán bien mediante sistemas de pesaje en marcha integrados en la calzada, bien mediante un captor a bordo de los vehículos y comunicado a distancia con los agentes o sistemas de control situados en la carretera. Estas medidas permitirán a las autoridades de control filtrar los vehículos de forma que únicamente los vehículos sobre los que pesen fundadas sospechas de infracción sean detenidos para su control manual. La Comisión definirá las normas técnicas de los dispositivos de pesaje a bordo que permitan la comunicación con las autoridades de control, en particular las normas de la interfaz de comunicación electromagnética, lo que favorecerá la generalización de estos dispositivos. Además, ofrecen la ventaja adicional de permitir a los conductores controlar mejor el peso de sus vehículos.

Además, las infracciones de la Directiva 96/53/CE se clasifican en función de su gravedad, con el fin de armonizar a nivel de la Unión las sanciones administrativas aplicables.

Con objeto de agilizar la implantación de vehículos más aerodinámicos y motores híbridos, la Comisión utilizará los presupuestos a su disposición, en particular, los asignados a las redes transeuropeas y a los programas europeos de investigación, desarrollo e innovación, con el fin de contribuir a la investigación industrial y al equipamiento de las flotas de vehículos.

2013/0105 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional

(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 Europeo⁴,Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente,

- (1) El Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», publicado en 2011⁶, hace hincapié en la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y, en particular, las de dióxido de carbono (CO₂) en un 60 % respecto del nivel de 1990 de aquí a 2050.
- (2) En este marco, el Libro Blanco prevé la adaptación de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, con el fin de reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero, adaptar la legislación a la evolución tecnológica y a las nuevas necesidades del mercado y facilitar el transporte intermodal.
- (3) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos, en particular de los remolques o semirremolques, pero que sobrepasan la longitud máxima admitida en virtud de la Directiva 96/53/CE. La incorporación de estos equipos puede ponerse en marcha desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, puesto que dichos productos ya están disponibles en el mercado y se utilizan en otros continentes.
- (4) La mejora de la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor comportaría también un aumento apreciable de la eficiencia energética de los vehículos, en conjunción con los dispositivos mencionados en el considerando 3. No obstante, esta mejora es imposible con los límites actuales de longitud fijados en la Directiva 96/53/CE sin reducir la capacidad de los vehículos, lo que pondría en peligro el equilibrio económico del sector. Así pues, conviene autorizar una excepción a dicha longitud máxima.
- (5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020⁷, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados matriculados en la Comunidad⁸. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, y salvará numerosas vidas de usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas.

⁴ DO C de , p. .

⁵ DO C de , p. .

⁶ COM(2011) 144.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

- Asimismo, este nuevo perfilado permitiría incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.
- (6) Los dispositivos aerodinámicos y su incorporación en los vehículos deben someterse a pruebas previamente a su comercialización. Con este fin, los Estados miembros expedirán certificados que serán reconocidos por los otros Estados miembros.
 - (7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los dos Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.
 - (8) La utilización de motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano), se traduce en un exceso de peso que no debe contabilizarse en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por carretera.
 - (9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, con una creciente utilización de contenedores de más de 45 pies que se transportan en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos onerosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de los vehículos puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal, en el que el componente de carretera no excede de 300 km para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. Esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.
 - (10) Con objeto de seguir promoviendo el transporte intermodal y de tener en cuenta el peso en vacío de los contenedores de 45 pies, conviene hacer extensiva la disposición que autoriza la circulación de vehículos con 5 o 6 ejes con 44 toneladas de peso que transporten, en transporte intermodal, contenedores de 40 pies, a los que transporten contenedores de 45 pies.
 - (11) Desde la adopción de la Directiva 96/53/CE, el peso medio de los pasajeros de los autocares, así como el de los equipajes, ha aumentado de manera considerable, lo que se ha traducido en una reducción progresiva del número de pasajeros transportados en razón de los límites de peso impuestos por la Directiva. La necesidad de promover el transporte colectivo frente al transporte individual en aras de una mejor eficacia energética, requiere restablecer el número anterior de pasajeros por autocar teniendo en cuenta el aumento del peso de pasajeros y de equipajes. Esto puede realizarse mediante un aumento del peso autorizado de los autocares de dos ejes, si bien en unos límites que garanticen que no se producen daños en las infraestructuras como resultado de un mayor desgaste.
 - (12) Las autoridades responsables de hacer cumplir los requisitos relativos al transporte por carretera constatan un elevado número de infracciones, a veces graves, en lo que respecta al peso de los vehículos de transporte. Esta situación se debe al número insuficiente de controles realizados en virtud de la Directiva 96/53/CE, o a su escasa eficacia. Además, los procedimientos y las normas de control varían entre Estados miembros, creando situaciones de inseguridad jurídica para los conductores de vehículos que circulen en varios Estados miembros de la Unión. Por otra parte, los transportistas que no cumplen las normas obtienen una ventaja competitiva significativa en comparación con sus competidores cumplidores y con los demás medios de transporte. Esta situación obstaculiza el buen funcionamiento del mercado interior. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros refuercen el ritmo de los controles efectuados, tanto en lo que respecta a los realizados manualmente como a las preselecciones con vistas a dicho control.

- (13) En efecto, ya están disponibles soluciones tecnológicas sencillas, fijas o móviles, que permiten preseleccionar los vehículos sospechosos de infracción sin necesidad de detenerlos, una manera de actuar menos perjudicial para la fluidez del tráfico, menos onerosa y que garantiza condiciones de seguridad óptimas. Algunos dispositivos pueden instalarse a bordo de los vehículos pesados y ofrecen al conductor un medio de autocontrol que le permite comprobar si cumple la legislación. Estos dispositivos a bordo pueden también comunicar sus datos sin necesidad de detener el vehículo a agentes o sistemas automáticos de control situados en la carretera, utilizando una interfaz de comunicación microondas. En lo que respecta a la preselección, se considera que un umbral mínimo de un pesaje por cada 2 000 vehículos-kilómetro garantiza la eficacia del control en el territorio de la Unión, ya que permite controlar cada vehículo de media estadística cada tres días.
- (14) La constatación de un número elevado de infracciones a las disposiciones de la Directiva 96/53/CE se debe, en gran medida, al nivel no disuasorio de las sanciones previstas por la legislación de los Estados miembros aplicables a las infracciones de estas normas o incluso a la ausencia de sanciones. Esta deficiencia se agrava por la gran diversidad de sanciones administrativas existentes en los diferentes Estados miembros. A fin de solucionar esta deficiencia, conviene armonizar a escala de la Unión los niveles y las categorías de sanciones administrativas aplicables a las infracciones de la Directiva 96/53/CE. Estas sanciones administrativas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.
- (15) Las autoridades de control de los Estados miembros deben poder intercambiar información con objeto de mejorar la eficacia de los controles del peso de los vehículos o conjuntos de vehículos a escala internacional, y facilitar el buen funcionamiento de los controles, en particular, la identificación de los infractores, la descripción de las infracciones y de las sanciones aplicables, y la honorabilidad de la empresa considerada. El punto de contacto designado de conformidad con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo⁹, podría servir de punto de enlace para este intercambio de información.
- (16) Conviene informar al Parlamento Europeo y al Consejo con regularidad de los controles del tráfico por carretera realizados por los Estados miembros. Esta información, facilitada por los Estados miembros, permitirá a la Comisión asegurarse del cumplimiento de la presente Directiva por los transportistas y examinar la conveniencia de establecer medidas coercitivas adicionales.
- (17) Conviene facultar a la Comisión para que adopte actos delgados, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de definir los requisitos aplicables a los nuevos dispositivos aerodinámicos incorporados en la parte trasera de los vehículos o a la concepción de nuevos vehículos de motor, así como las especificaciones técnicas que garantizan la interoperabilidad completa de los dispositivos de pesaje a bordo, y las orientaciones sobre los procedimientos de control del peso de los vehículos en circulación. Es especialmente importante que la Comisión celebre consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, incluido al nivel de expertos. Durante la preparación y la elaboración de los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos pertinentes sean transmitidos simultáneamente, sin demora y de manera apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (18) Teniendo en cuenta que los objetivos de la presente Directiva no pueden alcanzarse de manera suficiente por los Estados miembros y pueden, por tanto, debido al alcance y a los efectos de la presente Directiva, conseguirse mejor al nivel de la Unión, esta puede adoptar las medidas necesarias, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. Con arreglo al principio de proporcionalidad enunciado en este mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.
- (19) Procede, por tanto, modificar la Directiva 96/53/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 96/53/CE queda modificada como sigue:

- 1) El artículo 2, párrafo primero, se completa con las definiciones siguientes:

«- *vehículo de propulsión híbrida*: cualquier vehículo en el sentido de 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 vehículos¹⁰, equipado con uno o más motores de tracción que funcione

⁹ DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

¹⁰ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

mediante energía eléctrica y que no esté permanentemente conectado a la red y con uno o varios motores de tracción de combustión interna;

- vehículo eléctrico: cualquier vehículo en el sentido de 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 vehículos¹¹, equipado con uno o más motores de tracción que funcione mediante energía eléctrica y que no esté permanentemente conectado a la red;

- unidad de transporte intermodal: una unidad que pueda entrar en las categorías siguientes: contenedor, caja móvil, semirremolque;».

2) El artículo 4 queda modificado como sigue:

a) El término «nacional» se suprime en las letras a) y b) del apartado 1.

b) La primera frase del párrafo segundo, del artículo 4, apartado 4, se sustituye por el texto siguiente:

«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»

3) Se suprimen el artículo 4, apartado 6, el artículo 5, letra b), y el artículo 8 *bis*.

4) El artículo 5 queda modificado como sigue: Se suprimen los términos «Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 4: a)».

5) Las referencias a la Directiva 70/156/CEE del Consejo se sustituyen por una referencia a la Directiva 2007/46/CE¹².

6) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

1. Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos que cumplan los requisitos que se precisan a continuación. Dichos rebasamientos tendrán como único objetivo permitir la incorporación en la parte trasera de los vehículos o conjuntos de vehículos de dispositivos que mejoren sus características aerodinámicas.

2. Los requisitos de rendimiento y de seguridad que deberán cumplir los dispositivos mencionados en el primer apartado son los siguientes:

- mejora significativa de las prestaciones aerodinámicas de los vehículos;
- en términos de seguridad vial y de seguridad del transporte intermodal:
 - i) la fijación y la sujeción de los dispositivos con el fin de limitar el riesgo de desprendimiento,
 - ii) una señalización diurna y nocturna, eficaz en condiciones meteorológicas desfavorables, que permita percibir el galibo exterior del vehículo por los otros usuarios de la carretera,
 - iii) un diseño que limite los riesgos para los otros vehículos y sus pasajeros en caso de colisión,
 - iv) un dispositivo que no aumente significativamente los riesgos de volcar por vientos laterales,
- la integración en las redes existentes, en particular:
 - i) el mantenimiento de la maniobrabilidad de los vehículos o conjuntos de vehículos en las infraestructuras viarias, urbanas e interurbanas,
 - ii) en el caso de los remolques y semirremolques, la inserción en las unidades ferroviarias, marítimas y fluviales en las operaciones de transporte intermodal,
 - iii) dispositivos fácilmente plegables o retractables o desmontables por el conductor.

Los rebasamientos de las longitudes máximas no deberán aumentar la capacidad de los vehículos o conjuntos de vehículos.

¹¹ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

¹² Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, 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 vehículos.

3. Previamente a su comercialización, los dispositivos aerodinámicos incorporados y su instalación en los vehículos deberán ser autorizados por los Estados miembros que expedirán un certificado al efecto. Dicho certificado dará fe del cumplimiento de los requisitos mencionados en el apartado 2 e indicará que el dispositivo contribuye de manera significativa a la mejora del rendimiento aerodinámico. Los certificados de autorización expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos mencionados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado de comprobación mencionado en el apartado 3.
5. En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.».
- 7) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

1. Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas de tractores que mejoren las características aerodinámicas de los vehículos o conjuntos de vehículos y mejoren la seguridad vial.
2. Los requisitos de rendimiento y de seguridad que deberán cumplir las cabinas mencionadas en el apartado 1 son los siguientes:
 - mejora significativa del rendimiento aerodinámico de los vehículos;
 - mejora de la seguridad vial y de la seguridad del transporte intermodal, en particular garantizar que la forma delantera de la cabina:
 - i) mejora la visibilidad de los usuarios vulnerables por el conductor, en particular reduce el ángulo muerto de visibilidad situado bajo el parabrisas delantero,
 - ii) reduce los daños en caso de choque;
 - maniobrabilidad de los vehículos o conjuntos de vehículos en las infraestructuras y sin imponer límites a la utilización de los vehículos en las terminales intermodales,
 - el confort y la seguridad de los conductores.Los rebasamientos de las longitudes máximas no deberán aumentar la capacidad de los vehículos o conjuntos de vehículos.
3. Previamente a su comercialización, el rendimiento aerodinámico de los nuevos diseños de vehículos de motor será comprobado por los Estados miembros, que expedirán un certificado que atestiguará el cumplimiento de los requisitos contemplados en el apartado 2. Los certificados expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas de tractor contemplados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3.».
- 8) En el artículo 10, los términos «En la fecha indicada en el artículo 11» se sustituyen por los términos «El 17 de septiembre de 1997».
- 9) El artículo 10 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10 bis

Los pesos máximos de los vehículos de propulsión híbrida o de propulsión completamente eléctrica serán los indicados en el anexo I, punto 2.3.1.

No obstante, los vehículos de propulsión híbrida o eléctrica deberán respetar los límites indicados en el anexo I, punto 3: peso máximo autorizado por eje.».

- 10) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores o cajas móviles de 45 pies, cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte intermodal.

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.».

- 11) El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 12

1. Los Estados miembros establecerán un dispositivo de preselección y de control específico de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación, con objeto de velar por el cumplimiento de las obligaciones de la presente Directiva.
2. Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, su certificación por los Estados miembros no será obligatoria.
3. Los Estados miembros llevarán a cabo un número de medidas de preselección que representen al menos un pesaje por 2 000 vehículos-kilómetro de media anual.
4. Los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes intercambien las informaciones necesarias para mejorar la eficacia de estos controles a nivel de la Unión y para facilitar su aplicación, en particular, a través del punto de contacto nacional responsable del intercambio de información con los otros Estados miembros. Estas informaciones necesarias incluyen, en particular, la identificación de los infractores, la descripción de las infracciones cometidas y de las sanciones aplicadas, y el estado de honorabilidad de la empresa considerada. El punto de contacto se designará de conformidad con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1071/2009.
5. Los vehículos sospechosos de exceso de peso tras la preselección efectuada de conformidad con el apartado 2 serán objeto de al menos una de las medidas siguientes:
 - i) control en carretera con un equipo de medida homologado, una vez interceptado el vehículo,
 - ii) notificación a la empresa de transporte de la información sobre la sospecha de exceso de peso del vehículo,
 - iii) control de la empresa de transporte en sus locales, en particular en caso de reincidencia, tras el envío de la información mencionada en el inciso ii).
6. De conformidad con el apartado 1, los Estados miembros promoverán el equipamiento de vehículos y conjuntos de vehículos con dispositivos de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. La comunicación

se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, en lo que respecta a:
- las especificaciones técnicas complementarias que garanticen la interoperabilidad completa a nivel de la Unión de los equipos a bordo de pesaje mencionados en el apartado 6, a fin de que las autoridades del Estado miembro puedan comunicarse de la misma manera con los vehículos y conjuntos de vehículos registrados en cualquier Estado miembro y, en su caso, intercambiar las informaciones recibidas con las autoridades de los otros Estados miembros,
 - los procedimientos de los controles de preselección mencionados en el apartado 2 del presente artículo, las especificaciones técnicas de los medios materiales utilizados para dichos controles, los requisitos de precisión y las normas de empleo de estos medios materiales. Estos procedimientos, especificaciones y normas de empleo tienen por objeto garantizar que los controles se realicen de la misma manera en todos los Estados miembros, velando así por una igualdad de trato de todos los transportistas en el conjunto del territorio de la Unión.»
- 12) El artículo 13 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 13

1. Las infracciones de la presente Directiva se clasifican en diferentes categorías en función de su gravedad.
2. Un exceso de peso inferior al 5 % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I dará lugar a una advertencia escrita a la empresa de transporte, que podrá resultar en una sanción, en los casos en que dicha sanción esté prevista en la legislación nacional.
3. Un exceso de peso comprendido entre un 5 % y un 10 % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción menor en el sentido de la presente Directiva, y dará lugar a una sanción financiera. Las autoridades de control podrán igualmente inmovilizar el vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado.
4. Un exceso de peso comprendido entre un 10 % y un 20 % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción grave en el sentido de la presente Directiva. Dará lugar a una sanción financiera y a la inmovilización inmediata del vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado.
5. Un exceso de peso superior al 20 % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción muy grave en el sentido de la presente Directiva, debido al aumento de los riesgos para los otros usuarios de la carretera. Dará lugar a una inmovilización inmediata del vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado y a una sanción financiera. El procedimiento de pérdida de honorabilidad de la empresa de transporte se llevará a cabo de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 1071/2009¹⁴.
6. Un exceso de longitud o de anchura inferior al 2 % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I dará lugar a una advertencia escrita a la empresa de transporte, que podrá resultar en una sanción, en los casos en que dicha sanción esté prevista en la legislación nacional.
7. Un exceso de longitud o de anchura comprendido entre el 2 % y el 20 % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I, tanto en lo que respecta a la carga a bordo como al peso del propio vehículo, resultará en una sanción financiera. Las autoridades de control inmovilizarán el vehículo hasta la descarga si el exceso de longitud o de ancho procede de la carga, o hasta la obtención de un permiso especial expedido por la empresa de transporte, de conformidad con el artículo 4, apartado 3.
8. Un exceso de longitud o de anchura de la carga o del vehículo superior al 20 % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I, se considerará una infracción muy grave en el sentido de la presente Directiva, debido al aumento de los riesgos para los otros usuarios de la carretera. Esta infracción dará lugar a una sanción financiera y a la inmovilización inmediata del vehículo por las autoridades de control, hasta la descarga o la obtención de un permiso especial expedido por la empresa de transporte de conformidad con el artículo 4, apartado 3, si el exceso de longitud o de anchura procede de la carga. El procedimiento de pérdida de honorabilidad de la empresa de transporte se llevará a cabo de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 1071/2009.

¹³ DSRC: *Dedicated Short Range Communications* (Comunicaciones dedicadas de corto alcance).

¹⁴ DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

9. Las sanciones financieras mencionadas en los apartados 3, 4, 5, 7, y 8 serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.».

- 13) Se añade el artículo 14 siguiente:

«Artículo 14

En lo que respecta al transporte de contenedores, el expedidor entregará al transportista por carretera al que haya confiado un contenedor una declaración en la que se indique el peso del contenedor transportado. Cuando esta información falte o sea inexacta, el expedidor será responsable en la misma medida que el transportista en caso de exceso de peso del vehículo.».

- 14) Se añade el artículo 15 siguiente:

«Artículo 15

Los Estados miembros deberán presentar en el primer trimestre del año civil y con periodicidad bianual un informe a la Comisión sobre los controles realizados durante los dos años civiles anteriores, sus resultados y las sanciones aplicadas a los infractores. La Comisión realizará un análisis de estos informes y lo transmitirá al Parlamento Europeo y al Consejo durante el segundo trimestre del año civil.».

- 15) Se añade el artículo 16 siguiente:

«Artículo 16

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.
 2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 4, en el artículo 9, apartado 5, y en el artículo 12, apartado 7, se otorgarán a la Comisión por una duración indeterminada a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].
 3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 8, apartado 4, en el artículo 9, apartado 5, y en el artículo 12, apartado 7, podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtilá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
 4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
 5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 8 apartado 4, el artículo 9, apartado 5, y el artículo 12, apartado 7, 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. Dicho plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.
- 16) El anexo I queda modificado como sigue:
- a) El punto 1.2, letra b), se sustituye por el texto siguiente:
 - «superestructuras de vehículos acondicionados o que transporten unidades de transporte intermodal acondicionadas: 2,60 m»
 - b) el punto 2.2.2, letra c), se sustituye por el texto siguiente:
«vehículo de motor con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte intermodal, una o varias unidades de transporte intermodal, por una longitud máxima total de 40 o 45 pies: 44 t»
 - c) el punto 2.3.1 se sustituye por el texto siguiente:
«Vehículos de motor de dos ejes, distintos de los autobuses: 18 t»
«Vehículos de motor de dos ejes, distintos de los autobuses, y de propulsión híbrida o eléctrica: 19 t»
«Autobuses de dos ejes: 19 t».

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar 18 meses después de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, estas contendrán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de tal referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

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

Termini: 4 dies hàbils (del 23.04.2013 al 26.04.2013).

Finiment del termini: 29.04.2013; 09:30 h.

Acord: Presidència del Parlament, 17.04.2013.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.

Acord: Presidència del Parlament, 17.04.2013.

TIPOLOGIA DE LES TRAMITACIONS

Els tres primers dígits que identifiquen les tramitacions corresponen al tipus de tramitació;
els cinc següents al número seqüencial d'ordre dins d'aquesta tipologia, i els dos darrers a la legislatura.

1 INICIATIVES QUE PODEN CLOURE EN UN TEXT NORMATIU

- 200 Projecte de llei
- 202 Proposició de llei
- 203 Decret llei
- 206 Proposta de reforma de l'Estatut d'autonomia
- 211 Reglament del Parlament
- 215 Criteri interpretatiu i norma supletòria del Reglament

2 INICIATIVES QUE PODEN CLOURE EN UNA RESOLUCIÓ O EN UNA MOCIÓ

- 201 Investidura del president de la Generalitat
- 205 Moció de censura
- 212 Interposició de recurs d'inconstitucionalitat
- 250 Proposta de resolució
- 251 Proposta de creació de subcomissions i grups de treball
- 252 Proposta de resolució per a crear comissions
- 253 Proposta de resolució per a encomanar un informe a la Sindicatura de Comptes
- 255 Debat general en el Ple
- 256 Informe de fiscalització i memòria d'activitats de la Sindicatura de Comptes
- 257 Compte general de la Generalitat de Catalunya
- 259 Pla o comunicat del Govern
- 260 Document de les comissions d'estudi
- 261 Dictamen de les comissions d'investigació
- 262 Control de la legislació delegada
- 263 Objecions a la vigència dels acords de la Diputació Permanent
- 265 Conveni i acord de cooperació amb altres comunitats
- 267 Projecte de sol·licitud al Govern d'adopció d'un projecte
- 269 Projecte de proposició de llei davant les Corts Generals
- 270 Proposta de proposició de llei davant les Corts Generals
- 271 Designació dels diputats per defensar la Proposició de llei
- 280 Designació dels senadors
- 281 Elecció del Síndic de Greuges
- 282 Elecció dels síndics de la Sindicatura de Comptes
- 283 Designació de membres del Consell Consultiu
- 284 Altres eleccions i propostes de nomenament o de conformitat
- 285 Designació de membres del Consell de l'Audiovisual de Catalunya
- 286 Designació de membres del Consell de Govern de la CCMA
- 287 Designació de membres del Consell de Garanties Estatutàries
- 295 Control dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat
- 302 Moció subsegüent a una interpel·lació
- 370 Proposta de consulta popular per via de referèndum

3 INICIATIVES QUE PODEN CLOURE EN UN DEBAT O EN LA FORMULACIÓ

- 258 Compte i fiscalització d'ens locals i altres
- 264 Memòria anual d'activitats de la Comissió de Peticions
- 279 Procediment per a l'elecció de càrrecs públics
- 290 Compliment de resolucions
- 300 Interpel·lació
- 301 Interpel·lació d'urgència al Govern
- 310 Pregunta oral al Govern a respondre en el Ple
- 311 Pregunta oral al Govern a respondre en comissió
- 312 Pregunta oral al director general de la CCMA
- 313 Pregunta oral al Consell de Govern de la CCMA
- 314 Pregunta per escrit al Govern
- 315 Pregunta per escrit al director general de la CCMA
- 316 Pregunta per escrit al Consell de Govern de la CCMA
- 317 Pregunta oral al president de la Generalitat
- 320 Sol·licitud d'informació i documentació
- 322 Pregunta oral al president del Consell de Govern de la CCMA
- 323 Pregunta oral als altres càrrecs directius de la CCMA
- 325 Pregunta per escrit al president Consell de Govern de CCMA
- 326 Pregunta per escrit als altres càrrecs directius de la CCMA
- 340 Compliment de resolucions i de mocions
- 350 Compareixença del president de la Generalitat
- 351 Intervenció en el Ple de personalitats rellevants
- 353 Compareixença en procediments legislatius
- 355 Sessió informativa
- 357 Compareixença
- 359 Sessió informativa d'autoritats institucionals

- 360 Informe del Síndic de Greuges
- 363 Compareixença en procediments de fiscalització
- 390 Compliment de mocions

4 PROCEDIMENTS DIVERSOS D'ÍNDOLE PARLAMENTÀRIA

- 125 Procediments en exercici del dret de petició
- 126 Procediments en exercici del dret de petició (ePeticions)
- 240 Horari del Registre General del Parlament
- 241 Calendari de dies inhàbils
- 242 Distribució dels escons i els espais als grups parlamentaris
- 243 Report de la Diputació Permanent
- 244 Calendari de sessions
- 245 Procediments a tramitar en el Ple i en les comissions
- 246 Delegació de les funcions de la Presidència del Parlament
- 330 Composició del Govern, delegacions i encàrrecs de despatx
- 333 Dictamen del Consell de Garanties Estatutàries
- 334 Documentació tramesa en compliment de lleis i altres normes
- 335 Altres comunicacions del president de la Generalitat i del Govern
- 337 Comunicacions d'altres organismes i entitats
- 352 Proposta de compareixença en procediments legislatius
- 354 Sol·licitud de sessió informativa
- 356 Sol·licitud de compareixença
- 358 Sol·licitud de sessió informativa d'autoritats institucionals
- 361 Sol·licitud de compareixença del president de la Generalitat
- 362 Proposta de compareixença en procediments de fiscalització
- 380 Recurs d'inconstitucionalitat interposat pel Parlament
- 381 Recurs d'inconstitucionalitat contra una llei de Catalunya
- 382 Qüestió d'inconstitucionalitat
- 383 Recurs d'emparament constitucional
- 384 Conflicte en defensa de l'autonomia local
- 385 Altres procediments davant el Tribunal Constitucional
- 394 Pla de treball
- 395 Acords, resolucions i comunicacions dels òrgans de la cambra
- 401 Declaracions i manifestacions institucionals

5 PROCEDIMENTS I EXPEDIENTS ADMINISTRATius

- 221 Norma de règim interior
- 230 Pressupost del Parlament i del Síndic de Greuges
- 231 Nomenament dels diputats interventors
- 232 Liquidació del Pressupost
- 233 Pressupost de la Sindicatura de Comptes
- 235 Informe dels diputats interventors
- 500 Procediment per a la provisió de llocs de treball
- 501 Procediment per a la selecció de personal del Parlament
- 600 Contractació administrativa
- 610 Contractes d'obres
- 615 Contractes de serveis
- 620 Contractes de subministraments
- 625 Contractes de dret civil
- 630 Contractes privats

6 PROCEDIMENTS REFERITS A DIPUTATS I A ÒRGANS PARLAMENTARIS

- 234 Situació de compatibilitat o d'incompatibilitat del diputat
- 336 Declaració sobre la situació patrimonial
- 396 Composició del Ple del Parlament
- 397 Composició de la Diputació Permanent
- 398 Composició de la Mesa del Parlament
- 399 Composició del grup parlamentari
- 400 Composició de la Comissió
- 402 Composició de les comissions permanents legislatives
- 403 Composició de les comissions permanents no legislatives
- 404 Composició de les comissions creades per llei
- 405 Composició de les comissions permanents de legislatura
- 406 Composició de les comissions d'estudi
- 407 Composició de les comissions d'investigació
- 408 Distribució de representants en els òrgans
- 409 Composició de les subcomissions i els grups de treball
- 410 Composició de les comissions legislatives
- 411 Composició de les comissions de seguiment
- 412 Composició de les comissions creades per llei o reglament
- 413 Composició dels intergrups
- 414 Composició d'altres òrgans

SECCIONS DEL BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

1. TRAMITACIONS CLOSES AMB TEXT APROVAT O CLOSES EN LA FORMULACIÓ

- 1.00. Reforma de l'Estatut d'autonomia
 - 1.01. Lleis i altres normes
 - 1.01.01. Lleis
 - 1.01.03. Decrets llei
 - 1.01.04. Decrets legislatius
 - 1.01.05. Reglament del Parlament
 - 1.01.07. Criteris interpretatius i normes supletòries del Reglament
 - 1.01.10. Normes de règim interior
 - 1.10. Resolucions
 - 1.15. Mocions
 - 1.17. Recomanacions
 - 1.20. Interpel·lacions
 - 1.25. Preguntes al Govern
 - 1.25.05. Preguntes orals en el Ple
 - 1.25.10. Preguntes orals en comissió
 - 1.25.15. Preguntes per escrit
 - 1.27. Control parlamentari de la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals
 - 1.27.10. Preguntes orals en comissió
 - 1.27.15. Preguntes per escrit
 - 1.30. Altres tramitacions
 - 1.30.01. Objecions a la vigència dels acords de la Diputació Permanent
 - 1.30.04. Procediments relatius als informes del Síndic de Greuges
 - 1.30.06. Procediments relatius a les corporacions locals i a altres informes o memòries de la Sindicatura de Comptes
 - 1.40. Acords amb relació a les institucions de la Unió Europea
 - 1.40.01. Exercici del dret de petició davant el Parlament Europeu
 - 1.40.02. Dictàmens amb relació a l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea
 - 1.40.03. Coneixements de les propostes
 - 1.40.04. Acords amb relació al Comitè de les Regions
- 2.00. Propostes de reforma de l'Estatut d'autonomia
 - 2.01. Projectes i proposicions de llei i altres propostes de norma
 - 2.01.01. Projectes de llei
 - 2.01.02. Proposicions de llei
 - 2.01.03. Decrets llei
 - 2.01.04. Decrets legislatius
 - 2.01.05. Propostes de modificació del Reglament del Parlament
 - 2.01.10. Propostes de normes de règim interior
 - 2.10. Procediments que es clouen amb l'adopció de resolucions
 - 2.10.05. Procediments d'investidura del president o presidenta de la Generalitat
 - 2.10.07. Mocions de censura
 - 2.10.09. Qüestions de confiança
 - 2.10.11. Designacions de senadors per a representar la Generalitat al Senat
 - 2.10.13. Designació del síndic o síndica de greuges
 - 2.10.15. Designacions de síndics de la Sindicatura de Comptes
 - 2.10.17. Designacions de membres del Consell de Garanties Estatutàries
 - 2.10.18. Designacions de membres del Consell de l'Audiovisual de Catalunya
 - 2.10.19. Designacions de membres de la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals
 - 2.10.20. Altres eleccions i propostes de nomenament o de conformitat
 - 2.10.25. Propostes de resolució
 - 2.10.30. Debats generals
 - 2.10.35. Debats en comissió
 - 2.10.40. Procediments relatius al control de la legislació delegada
 - 2.10.45. Procediments relatius a un pla o un comunicat del Govern
 - 2.10.50. Procediments relatius a una proposta del Govern de pronunciament previ a una decisió administrativa
 - 2.10.55. Dictàmens de les comissions d'investigació
 - 2.10.60. Procediments relatius a la memòria anual i a altres informes de la Sindicatura de Comptes
 - 2.10.63. Propostes de resolució per a encomanar un informe a la Sindicatura de Comptes o altres actuacions
 - 2.10.65. Projectes i propostes de resolució d'actuació davant les Corts Generals
 - 2.10.70. Projectes i propostes de resolució d'actuació davant el Govern de l'Estat
 - 2.10.75. Procediments d'actuació davant el Tribunal Constitucional
 - 2.10.80. Propostes de resolució sobre l'establiment de convenis i acords de cooperació amb altres comunitats autònomes
 - 2.10.85. Propostes de resolució per a crear comissions, subcomissions i grups de treball
 - 2.10.90. Propostes de consulta popular per via de referèndum d'àmbit de Catalunya
 - 2.10.95. Altres procediments amb adopció de resolucions
 - 2.15. Mocions subsegüents a interpel·lacions
 - 2.20. Interpel·lacions
 - 2.25. Preguntes al Govern
 - 2.25.05. Preguntes orals en el Ple
 - 2.25.10. Preguntes orals en comissió
 - 2.25.15. Preguntes per escrit
 - 2.27. Control parlamentari de la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals
 - 2.27.10. Preguntes orals en comissió
 - 2.27.15. Preguntes per escrit
 - 2.30. Altres tramitacions
 - 2.30.01. Objecions a la vigència dels acords de la Diputació Permanent

3. TRAMITACIONS EN CURS

- 3.00. Propostes de reforma de l'Estatut d'autonomia
 - 3.01. Projectes i proposicions de llei i altres propostes de norma
 - 3.01.01. Projectes de llei
 - 3.01.02. Proposicions de llei
 - 3.01.03. Decrets llei
 - 3.01.04. Decrets legislatius
 - 3.01.05. Propostes de modificació del Reglament del Parlament
 - 3.01.07. Criteris interpretatius i normes supletòries del Reglament
 - 3.01.10. Propostes de normes de règim interior
 - 3.10. Procediments que es clouen amb l'adopció de resolucions
 - 3.10.05. Procediments d'investidura del president o presidenta de la Generalitat
 - 3.10.07. Mocions de censura
 - 3.10.09. Qüestions de confiança
 - 3.10.11. Designacions de senadors per a representar la Generalitat al Senat
 - 3.10.13. Designació del síndic o síndica de greuges

- 3.10.15. Designacions de síndics de la Sindicatura de Comptes
- 3.10.17. Designacions de membres del Consell de Garanties Estatutàries
- 3.10.18. Designacions de membres del Consell de l'Audiovisual de Catalunya
- 3.10.19. Designacions de membres de la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals
- 3.10.20. Altres eleccions i propostes de nomenament o de conformitat
- 3.10.25. Propostes de resolució
- 3.10.30. Debats generals
- 3.10.35. Debats en comissió
- 3.10.40. Procediments relatius al control de la legislació delegada
- 3.10.45. Procediments relatius a un pla o un comunicat del Govern
- 3.10.50. Procediments relatius a una proposta del Govern de pronunciament previ a una decisió administrativa
- 3.10.55. Dictàmens de les comissions d'investigació
- 3.10.60. Procediments relatius a la memòria anual i a altres informes de la Sindicatura de Comptes
- 3.10.63. Propostes de resolució per a encomanar un informe a la Sindicatura de Comptes o altres actuacions
- 3.10.65. Projectes i propostes de resolució d'actuació davant les Corts Generals
- 3.10.70. Projectes i propostes de resolució d'actuació davant el Govern de l'Estat
- 3.10.75. Procediments d'actuació davant el Tribunal Constitucional
- 3.10.80. Propostes de resolució sobre l'establiment de convenis i acords de cooperació amb altres comunitats autònomes
- 3.10.85. Propostes de resolució per a crear comissions, subcomissions i grups de treball
- 3.10.90. Propostes de consulta popular per via de referèndum d'àmbit de Catalunya
- 3.10.95. Altres procediments amb adopció de resolucions
 - 3.15. Mocions subsegüents a interpel·lacions
 - 3.20. Interpel·lacions
 - 3.25. Preguntes al Govern
- 3.25.05. Preguntes orals en el Ple
- 3.25.10. Preguntes orals en comissió
- 3.25.15. Preguntes per escrit
 - 3.27. Control parlamentari de la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals
- 3.27.10. Preguntes orals en comissió
- 3.27.15. Preguntes per escrit
 - 3.30. Altres tramitacions
- 3.30.01. Objecions a la vigència dels acords de la Diputació Permanent
- 3.30.04. Procediments relatius als informes del Síndic de Greuges
- 3.30.06. Procediments relatius a les corporacions locals i a altres informes o memòries de la Sindicatura de Comptes
 - 3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea
- 3.40.01. Procediments amb relació a l'exercici del dret de petició davant el Parlament Europeu
- 3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea
- 3.40.03. Procediments amb relació al Comitè de les Regions

4. INFORMACIÓ

- 4.40. Acords, resolucions i comunicacions dels òrgans del Parlament
- 4.44. Edictes
- 4.45. Composició dels òrgans del Parlament
 - 4.45.01. Mesa del Parlament
 - 4.45.02. Ple del Parlament
 - 4.45.03. Diputació Permanent
 - 4.45.05. Comissions legislatives
 - 4.45.10. Comissions específiques creades pel Reglament o per lleis
 - 4.45.12. Comissions específiques de seguiment
 - 4.45.13. Comissions específiques d'estudi
 - 4.45.14. Comissions específiques d'investigació
 - 4.45.25. Grups parlamentaris
 - 4.45.30. Distribució de representants en els òrgans
- 4.48. Intergrups parlamentaris
- 4.50. Compliment de resolucions i de mocions
 - 4.50.01. Compliment de resolucions
 - 4.50.02. Compliment de mocions
 - 4.52. Compareixences del president de la Generalitat
 - 4.52.05. Sol·licituds de compareixença
 - 4.52.10. Compareixences
 - 4.53. Sessions informatives i compareixences
 - 4.53.03. Sol·licituds de sessió informativa
 - 4.53.05. Sol·licituds de compareixença
 - 4.53.10. Sessions informatives i compareixences de membres del Govern
 - 4.53.15. Sessions informatives i compareixences d'autoritats, de funcionaris i d'altres persones
- 4.55. Activitat parlamentària
 - 4.55.05. Reunions tingudes i qüestions tractades
 - 4.55.15. Convocatòries
 - 4.65. Documentació per al treball dels òrgans del Parlament
 - 4.67. Comunicacions dels grups parlamentaris i dels diputats
 - 4.70. Comunicacions del president de la Generalitat i comunicacions del Govern i d'altres òrgans
- 4.70.01. Composició del Govern, delegacions de funcions i encàrrecs de despatx
- 4.70.05. Documentació tramesa en compliment de lleis i altres normes
- 4.70.10. Altres comunicacions
 - 4.75. Dictàmens del Consell de Garanties Estatutàries
 - 4.80. Síndic de Greuges
 - 4.85. Sindicatura de Comptes
 - 4.86. Procediments davant les Corts Generals
 - 4.87. Procediments davant el Tribunal Constitucional
 - 4.87.05. Recursos d'inconstitucionalitat interposats pel Parlament
 - 4.87.10. Recursos d'inconstitucionalitat interposats contra lleis de Catalunya
 - 4.87.15. Qüestions d'inconstitucionalitat
 - 4.87.20. Recursos d'empara constitucional
 - 4.87.25. Conflictes en defensa de l'autonomia local
 - 4.87.30. Altres procediments davant el Tribunal Constitucional
 - 4.88. Consells assessors del Parlament
 - 4.88.01. Consell Assessor del Parlament sobre Ciència i Tecnologia (CAPCIT)
 - 4.89. Propostes d'iniciativa legislativa popular
 - 4.90. Règim interior
 - 4.90.05. Pressupost del Parlament
 - 4.90.10. Càrrecs i personal
 - 4.90.15. Contractació
 - 4.95. Altres informacions

