

BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

X legislatura
Segon període



Número 108
25 de juny 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 decisió del Parlament Europeu i del Consell relativa al desplegament del servei eCall interoperable a tota la Unió Europea

Tram. 295-00062/10

Text presentat p. 3

Tramesa a la Comissió p. 11

Termini de formulació d'observacions p. 11

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu als requisits d'homologació de tipus per al desplegament del sistema eCall integrat als vehicles, i pel qual es modifica la Directiva 2007/46/CE

Tram. 295-00063/10

Text presentat p. 12

Tramesa a la Comissió p. 20

Termini de formulació d'observacions p. 20

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell de modificació de determinats reglaments en l'àmbit de la pesca i la salut animal per raó del canvi d'estatut de Mayotte respecte a la Unió

Tram. 295-00064/10

Text presentat p. 21

Tramesa a la Comissió p. 27

Termini de formulació d'observacions p. 27

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de determinades directives en els àmbits del medi ambient, l'agricultura, la política social i la salut pública per raó del canvi d'estatut de Mayotte respecte a la Unió

Tram. 295-00065/10

Text presentat p. 28

Tramesa a la Comissió p. 35

Termini de formulació d'observacions p. 35

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa a determinades normes per les quals es regeixen les demandes per danys i perjudicis per infraccions de les disposicions del dret de la competència dels estats membres i de la Unió Europea

Tram. 295-00066/10

Text presentat p. 36

Tramesa a la Comissió p. 66

Termini de formulació d'observacions p. 66

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell de modificació del Reglament (CE) 216/2008 pel que fa a aeròdroms, gestió del trànsit aeri i serveis de navegació aèria

Tram. 295-00067/10

Text presentat p. 67

Tramesa a la Comissió p. 88

Termini de formulació d'observacions p. 88

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell sobre una major cooperació entre els serveis públics d'ocupació

Tram. 295-00068/10

Text presentat p. 89

Tramesa a la Comissió p. 98

Termini de formulació d'observacions p. 98

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a la posada en pràctica del Cel Únic Europeu (text refós)

Tram. 295-00069/10

Text presentat p. 99

Tramesa a la Comissió p. 156

Termini de formulació d'observacions p. 156

NOTES

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

Els documents publicats en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* (BOPC) són una reproducció fidel dels documents originals entrats al Registre. La reproducció dels textos presentats per la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea respecta també la compaginació de l'original.

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

ISSN: 0213-7798 · Dipòsit legal: B-20.066-1980 · Imprès a Multitext, SL
www.parlament.cat

3. TRAMITACIONS EN CURS

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

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

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell relativa al desplegament del servei eCall interoperable a tota la Unió Europea**

Tram. 295-00062/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 14.06.2013
Reg. 20807 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 18.06.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVA AL DESPLIEGUE

Bruselas, 13.6.2013
COM(2013) 315 final
2013/0166 (COD)

DEL SERVICIO eCALL INTEROPERABLE EN TODA LA UE (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE)
[COM(2013) 315 FINAL] [2013/0166 (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

**DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta aborda la parte correspondiente a la infraestructura de puntos de respuesta de seguridad pública (PSAP, por sus siglas en inglés) de la estrategia de la Comisión sobre eCall, que se basa en un enfoque regulador con tres vertientes: el sistema instalado en el vehículo, las redes de telecomunicaciones y los PSAP.

1.1. Contexto general

La seguridad en la carretera es uno de los elementos más importantes de la política de transporte de la Unión Europea. En 2011 se produjeron en las carreteras de la UE cerca de 30 000 víctimas mortales y más de 1,5 millones de heridos en alrededor de 1,1 millones de accidentes de tráfico. Además de la tragedia que constituyen la pérdida de vidas y las lesiones corporales, los accidentes tienen un coste económico para la sociedad que representa aproximadamente 130 000 millones de euros al año. La UE está plenamente comprometida con la reducción del número de accidentes de carretera (mediante la prevención de accidentes o la seguridad activa), así como con la atenuación de las consecuencias de los accidentes cuando se producen (seguridad pasiva) y con la mejora de la eficiencia de los servicios de emergencia y la eficacia de la atención médica tras un accidente (seguridad terciaria). En este contexto, el servicio eCall puede contribuir notablemente a reducir la siniestralidad en las carreteras y atenuar la gravedad de las lesiones en los accidentes de tráfico.

Cada minuto es crucial para salvar vidas y atenuar la gravedad de las lesiones cuando se pide a los servicios de emergencia que acudan a un accidente de tráfico. Los dispositivos eCall alertan a los servicios de emergencia inmediatamente, incluso si el conductor o pasajero está inconsciente o por otro motivo no puede llamar, y aceleran la llegada de los equipos de emergencia, según las estimaciones, un 40 % en las zonas urbanas y un 50 % en las zonas rurales. Las llamadas eCall inciden asimismo de forma notable en la reducción de la congestión que provocan los accidentes de tráfico y, por ende, de la congestión general de las carreteras europeas.

Por consiguiente, la implantación armonizada de un servicio eCall paneuropeo interoperable en la UE viene figurando en la agenda de la Comisión desde 2005 y en la actualidad ha pasado a ser una acción prioritaria para la mejora de la seguridad vial y el despliegue de sistemas inteligentes de transporte en Europa.

En el marco de una estrategia de despliegue voluntario, la Comisión, en su Comunicación de 2005 titulada «Un servicio eCall para todos»¹, instó encarecidamente a las administraciones nacionales y regionales a actuar y a invertir en la infraestructura necesaria de atención urgente para eCall, con vistas al lanzamiento de un servicio paneuropeo completo en 2009. Asimismo, la Comisión pidió a los organismos de normalización europeos (ETSI y CEN) que elaboraran las normas comunes europeas necesarias y proporcionararan asistencia en este contexto.

El 21 de agosto de 2009, la Comunicación titulada «eCall: el momento de implantarlo»² señalaba los progresos alcanzados en el proceso de introducción de eCall y concluía que el enfoque voluntario no había resultado suficiente. La Comisión indicaba que, salvo que se produjera un avance significativo hasta finales de 2009, consideraría la posibilidad de introducir medidas reguladoras para garantizar la instalación de serie de los equipos eCall en todos los vehículos nuevos de Europa, empezando por determinadas categorías (turismos y vehículos industriales ligeros).

En agosto de 2010 entró en vigor la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte³, que incluía el «suministro armonizado de un número de llamada de emergencia interoperable en toda la Unión (eCall)» como una de las seis acciones prioritarias definidas para la adopción de especificaciones.

En su resolución no legislativa «Informe sobre eCall: un nuevo servicio 112 para los ciudadanos»⁴, adoptada el 3 de julio de 2012, el Parlamento Europeo declara:

- «Considera que el sistema eCall debe ser un sistema público de llamadas de emergencia a escala europea, integrado en el vehículo y basado en unos estándares paneuropeos comunes y en los estándares del número 112».
- «Recuerda que la evaluación de impacto de la Comisión refleja que la adopción de medidas normativas con vistas a la introducción obligatoria del sistema de llamada eCall es la única opción posible en estos momentos para lograr todos los resultados positivos».
- «Insta a la Comisión a presentar una propuesta en el marco de la Directiva 2007/46/CE a fin de garantizar la implantación obligatoria de un sistema eCall público basado en el número 112 para 2015 en todos los vehículos nuevos homologados y en todos los Estados miembros».
- «Acoge con satisfacción la recomendación de la Comisión de 8 de septiembre de 2011 e insta a los Estados miembros y a los operadores de redes móviles (ORM) a aplicar sus medidas y mejoras necesarias a más tardar para finales de 2014; lamenta, sin embargo, que solo 18 Estados miembros respondieran a tiempo; insta a los Estados miembros restantes a que hagan lo propio lo antes posible».
- «Insta a la Comisión a que adopte las especificaciones comunes para los PSAP dentro del marco de la Directiva STI a finales de 2012 y a que proponga una directiva sobre la aplicación del sistema eCall».

El despliegue de eCall contribuirá asimismo a la aplicación del Plan de Acción CARS 2020, incluido en la Comunicación de 8 de noviembre de 2012 titulada «CARS 2020: Plan de Acción para una industria del automóvil competitiva y sostenible en Europa»⁵.

¹ COM(2005) 431 final.

² COM(2009) 434.

³ DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

⁴ P6_TA(2012)0274.

⁵ COM(2012) 636 final.

El 26 de noviembre de 2012, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) n° 305/2013, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro armonizado de un número de llamada de emergencia interoperable en toda la Unión (eCall)⁶, que establece las especificaciones para potenciar la infraestructura de los PSAP necesaria para la recepción y el tratamiento adecuados de las llamadas eCall a fin de garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad en todo el territorio de la UE del servicio armonizado de llamada de emergencia eCall.

1.2. Justificación de la propuesta

Dada la ausencia de avances significativos en el despliegue voluntario de eCall hasta finales de 2009, la Comisión decidió efectuar una evaluación de impacto a fin de determinar la opción de actuación más adecuada para implantar el servicio eCall a escala de la Unión Europea.

Como se explica en la evaluación de impacto⁷, el servicio eCall exige tres tipos de medidas: la instalación de un sistema específico en los vehículos, la capacidad por parte de los operadores de redes móviles de transmitir mensajes con un determinado formato y, por último, la capacidad de los centros de llamadas de emergencia (también conocidos como PSAP) para tratar estos mensajes. El sistema solo puede ser operativo si también lo son simultáneamente las tres partes que lo componen.

La evaluación de impacto concluyó que la mejor opción para implantar con eficacia el servicio eCall es el enfoque «regulador». De acuerdo con este enfoque, eCall se basará en la instalación de equipos homologados de número único europeo de urgencia 112 en todos los vehículos, empezando por determinadas categorías, así como en el establecimiento de un marco para tramitar las llamadas eCall en las redes de telecomunicaciones y los PSAP. Este enfoque permitirá poner eCall a disposición de todos los ciudadanos de Europa como un servicio que abarque toda la UE, así como acelerar su difusión y desplegar plenamente el potencial que presenta este sistema para salvar vidas y atenuar la gravedad de las lesiones. A partir de este equipamiento de número 112 instalado de serie, podrán prestarse a los usuarios finales servicios adicionales de llamadas de emergencia desde el vehículo o servicios de valor añadido, que aportarán más seguridad y más beneficios económicos.

En consecuencia, el 8 de septiembre de 2011, la Comisión desveló su estrategia de medidas reguladoras para eCall al tiempo que adoptaba su primera parte, que consistió en una Recomendación de la Comisión⁸, relativa al apoyo de un servicio eCall a escala de la UE en las redes de comunicación electrónica para la transmisión de llamadas de urgencia desde un vehículo, basado en el número 112 («llamada eCall»).

A fin de completar la aplicación de su estrategia sobre eCall y de garantizar la implantación oportuna y paralela del servicio eCall sobre la base del número 112 por los tres grupos de partes interesadas (operadores de redes móviles, servicios públicos de emergencias e industria del automóvil) de aquí a 2015, la Comisión propone las siguientes medidas:

- Un sistema instalado en el vehículo: una propuesta en el marco de la Directiva 2007/46/CE para hacer obligatoria la instalación de eCall en todos los nuevos tipos de vehículos de las categorías M1 y N1 (turismos y vehículos industriales ligeros).
- Redes de comunicaciones móviles: la Recomendación de la Comisión anteriormente mencionada.
- PSAP: adopción del Reglamento Delegado anteriormente mencionado en tanto que acto delegado con arreglo a la Directiva 2010/40/UE, a fin de establecer las especificaciones para los PSAP.

El artículo 6, apartado 2, de la Directiva 2010/40/UE establece que, a más tardar doce meses después de la adopción de las especificaciones necesarias para una acción prioritaria, la Comisión, si procede, tras llevar a cabo una evaluación de impacto que incluya un análisis de costes y beneficios, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, de conformidad con el artículo 294 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), una propuesta relativa a la implantación de dicha acción prioritaria.

Este es el objeto específico de la presente propuesta, que completa la parte relativa a los PSAP de la estrategia de la Comisión sobre eCall.

Estos distintos textos son complementarios y, juntos, permitirán que el servicio eCall 112 esté plenamente operativo el 1 de octubre de 2015.

⁶ DO L 91 de 3.4.2013, p. 1.

⁷ SEC(2011) 1019 final.

⁸ 2011/750/UE.

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

2.1. Consulta de las partes interesadas

La presente propuesta es el resultado de amplias consultas con las principales partes interesadas.

Recoge todas las consultas mantenidas durante la evaluación de impacto sobre eCall, entre las que destacan las extensas contribuciones de las partes interesadas que participaron en diversos foros, tales como la Plataforma Europea para la Implantación de eCall (EeIP), el Grupo de expertos sobre los PSAP de eCall y el Grupo Impulsor de eCall del Foro eSafety/iMobility, así como una consulta pública sobre la implantación de eCall celebrada entre el 19 de julio y el 19 de septiembre de 2010.

La propuesta toma asimismo en consideración los debates mantenidos en las reuniones con los expertos de los Estados miembros, los países del EEE y Suiza celebradas el 13 de octubre de 2011 y el 29 de mayo, 19 de junio y 3 de julio de 2012 para preparar las especificaciones de los PSAP. A esas reuniones asistieron también representantes del Parlamento Europeo y el Supervisor Europeo de Protección de Datos⁹.

Por último, la propuesta tiene en cuenta el dictamen del Grupo Consultivo Europeo sobre los STI, compuesto por veinticinco representantes de alto nivel de los proveedores de servicios STI, las asociaciones de usuarios, los operadores de transporte y de instalaciones, la industria, los interlocutores sociales, las asociaciones profesionales, las autoridades locales y otros foros pertinentes¹⁰.

2.2. Evaluación de impacto y análisis de costes y beneficios

Dentro de la evaluación de impacto de eCall se efectuó un detallado análisis de costes y beneficios de las tres opciones propuestas, incluida la de las medidas reguladoras (opción preferida).

En lo que respecta al análisis de costes y beneficios de la opción elegida (opción 3), cada una de las tres medidas reguladoras de eCall previstas (equipos instalados en el vehículo, telecomunicaciones, PSAP) es inseparable de las otras dos. Si bien los costes relativos a los PSAP pueden desglosarse de los correspondientes a los equipos instalados en el vehículo y a las telecomunicaciones, los beneficios solo pueden calcularse globalmente para toda la iniciativa eCall.

2.2.1. Análisis de los costes principales de los PSAP

Los costes marginales del tratamiento de las llamadas eCall 112 para cada PSAP equipado para tratar llamadas al número 112, potenciado con capacidad de localización —llamadas E112 (obligación en virtud de la Directiva de servicio universal¹¹)— cubren los siguientes componentes:

- Servidor de módems dentro de banda (de 3 000 a 20 000 EUR, según el número de llamadas eCall).
- Software para decodificar el MSD (conjunto mínimo de datos) e integración en el software del PSAP.
- Formación.

A estos costes hay que añadir los costes anuales de funcionamiento. En el caso de que las llamadas eCall se reciban en un PSAP que recibe también las demás llamadas de emergencia, la mayoría de estos costes serán absorbidos dentro de los costes normales de funcionamiento; de lo contrario, dependerán del número de operadores necesarios para el tratamiento del número estimado de llamadas eCall¹².

Los costes medios estimados de potenciación de los PSAP rondan los 1,1 millones EUR por Estado miembro¹³. Esta estimación se desprende de un análisis por grupos, que se basa en la densidad de población del país, las tipologías de accidentes, las infraestructuras viarias y de respuesta a las emergencias y otras estadísticas generales. El coste de cada país varía considerablemente dependiendo del número de PSAP y de la solución técnica elegida para potenciarlos.

⁹ Véase el orden del día y el acta resumida
<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941>

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736>

¹¹ Directiva 2002/22/CE, artículo 26.

¹² SEC(2011) 1019 final, anexo III.

¹³ SEC(2011) 1019 final, anexo XIV.

El proyecto piloto HeERO previo a la implantación¹⁴ (enero de 2011 a enero de 2013), en el que participaron las autoridades de nueve Estados miembros y países asociados, así como cuarenta socios, proporcionó información adicional sobre costes. El objetivo del proyecto era preparar el despliegue de la infraestructura necesaria, incluida la puesta en marcha de un sistema interoperable armonizado de llamada de urgencia desde el vehículo basado en el número 112. Al proyecto le sucede el proyecto piloto HeERO2, que se lanzó a principios de 2013, con una duración prevista de veinticuatro meses, y que cuenta con la participación de otros nueve Estados miembros y países asociados.

El proyecto piloto HeERO ha contribuido a demostrar que las soluciones innovadoras pueden reducir los costes en comparación con el enfoque más bien conservador seguido en la evaluación de impacto de eCall, especialmente en lo que se refiere a los Estados miembros que cuentan con un número elevado de PSAP. El proyecto ha confirmado asimismo que los costes de implementación estimados y reales estaban dentro de los márgenes previstos.

2.2.2. *Análisis de los principales beneficios*

En la evaluación de impacto y en varios estudios, algunos nacionales, se pusieron de relieve los siguientes beneficios:

- Reducción del número de víctimas mortales (si todos los vehículos están equipados con eCall, entre un 1 % y un 10 % según la densidad de la población del país y su infraestructura viaria y de respuesta a las emergencias)¹⁵.
- Reducción de la gravedad de las lesiones (entre el 2 % y el 15 %)¹⁶.
- Reducción de los costes de congestión causados por accidentes de tráfico. Esta reducción se obtiene gracias a la mejora de la gestión de los accidentes, ya que estos son inmediatamente comunicados a los PSAP, por lo que pueden transmitirse a los centros de gestión del tráfico adecuados, los cuales, a su vez, pueden informar inmediatamente a los demás usuarios de la carretera, con la consiguiente reducción del número de accidentes secundarios.
- Facilitación de los servicios de salvamento y mayor seguridad de los equipos de salvamento (por ejemplo, bomberos) al extraer a los ocupantes atrapados, ya que los MSD, entre otras cosas, facilitarán información sobre el tipo de combustible.
- Reducción de la infraestructura de socorro a pie de carretera, ya que todos los usuarios de la carretera podrían lanzar una llamada de emergencia desde su vehículo.

2.2.3. *Relación coste-beneficio*

Los beneficios también se han cuantificado económicamente¹⁷, y se ha efectuado un análisis de costes y beneficios de las diferentes opciones y según los tipos de categorías afectadas. Las estimaciones se han calculado hasta el año 2033, ya que ese es el año en que está previsto que el servicio eCall esté totalmente implantado en caso de seleccionarse la opción de actuación preferida.

	Opción de actuación 1 No intervención de la UE	Opción de actuación 2 Enfoque voluntario	Opción de actuación 3 Medidas reguladoras
Relación coste/beneficio	0,29	0,68	1,74

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Base jurídica

El artículo 6, apartado 2, de la Directiva 2010/40/UE establece que, a más tardar doce meses después de la adopción de las especificaciones necesarias para una acción prioritaria, la Comisión, si procede, tras llevar a cabo una evaluación

¹⁴ http://ec.europa.eu/information_society/projects/factsheet/index.cfm?project_ref=270906

¹⁵ Estudios SEiSS, E-MERGE, eIMPACT y AINO. Para un análisis más detallado del cálculo, véase el anexo IV de la evaluación de impacto sobre eCall.

¹⁶ Estudios SEiSS, E-MERGE, eIMPACT y AINO. Para un análisis más detallado del cálculo, véase el anexo IV de la evaluación de impacto sobre eCall.

¹⁷ SEC(2011) 1019 final, anexos IV y XIV.

de impacto que incluya un análisis coste-beneficio, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, de conformidad con el artículo 294 del TFUE, una propuesta relativa al despliegue de esas especificaciones.

3.2. Subsidiariedad y proporcionalidad

Según el principio de subsidiariedad (artículo 5, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea), solo debería actuarse a escala de la UE cuando los objetivos perseguidos no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones o los efectos de la acción propuesta, pueda alcanzarlos mejor la UE.

La seguridad vial es causa de gran preocupación en toda la Unión Europea y para todos sus habitantes: 500 millones de ciudadanos de los veintisiete Estados miembros utilizan más de 230 millones de vehículos que circulan por más de cinco millones de kilómetros de carreteras. El objetivo de la iniciativa sobre el servicio eCall interoperable en toda la Unión es, en última instancia, introducir en todos los vehículos de Europa las funcionalidades mínimas necesarias para garantizar el tratamiento adecuado de las llamadas de emergencia por parte de los servicios de respuesta a las emergencias. En la actualidad, el número anual de viajes por carretera que atraviesan los Estados miembros supera los 100 millones, y esta cifra está creciendo debido a la consolidación de la Unión Europea (mediante la libre circulación de mercancías, personas y servicios). Es necesario actuar a nivel de la UE para garantizar la interoperabilidad y continuidad del servicio en toda Europa, ya que este objetivo no puede lograrse si los Estados miembros actúan por separado. Además, la actuación a nivel de la UE utilizando las normas comunes europeas de eCall homologadas por los organismos europeos de normalización (CEN y ETSI) garantizará la prestación eficaz del servicio de respuesta a las emergencias en toda Europa, por ejemplo en el caso de los vehículos que circulan fuera de los países en que están matriculados, y también ayudará a evitar la fragmentación del mercado (que puede producirse como consecuencia de la proliferación de soluciones nacionales y/o privadas propias aplicadas con criterios diferentes).

Al igual que se hizo con la implantación del número 112 y del servicio E112, el sistema eCall a escala de la UE ha sido diseñado de forma que se minimice y se reparta equitativamente el impacto sobre todas las partes interesadas de la cadena de valor (la industria del automóvil, los operadores de redes móviles, los Estados miembros, los PSAP).

La presente propuesta insta a los Estados miembros a que desplieguen la infraestructura de los PSAP de eCall necesaria para la recepción y el tratamiento adecuados de todas las llamadas eCall en su territorio, de conformidad con las especificaciones establecidas en el Reglamento Delegado (UE) n° 305/2013 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2012, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall), a fin de garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad del servicio eCall a escala de la UE. El plan consiste en mantener los costes financieros y administrativos para las autoridades nacionales y regionales en niveles mínimos, en proporción a los objetivos que se persiguen. Una parte sustancial de la implementación de la iniciativa (la organización de los PSAP) se deja a la discreción de los organismos competentes nacionales. La infraestructura de los PSAP será potenciada por los Estados miembros de la manera más adecuada en función de su estructura nacional o local, respetando de esta forma las especificidades y circunstancias propias de cada Estado miembro. Cada Estado miembro podrá organizar sus servicios de emergencia de la manera más rentable y acorde con sus necesidades, lo que incluye la posibilidad de filtrar las llamadas que no sean llamadas de emergencia y no pueden tramitarse a través de los PSAP de eCall, particularmente en el caso de las llamadas eCall manuales.

3.3. Explicación detallada de la propuesta

El artículo 1 exige a los Estados miembros que, a más tardar para el 1 de octubre de 2015, desplieguen la infraestructura de los PSAP de eCall necesaria para la recepción y el tratamiento adecuados de todas las llamadas eCall en su territorio.

El artículo 2 impone a los Estados miembros la obligación de informar a la Comisión, a más tardar en un plazo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor de la presente Decisión, sobre el estado de aplicación de esta.

El artículo 3 dispone que la Decisión entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La medida no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la UE.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

- Espacio Económico Europeo

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

2013/0166 (COD)

Propuesta de

DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE

(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 Europeo¹⁸,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 3, letra d), de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte²⁰, el suministro armonizado de un servicio de llamada de emergencia interoperable en toda la Unión (eCall) constituye una acción prioritaria para la elaboración y el uso de especificaciones y normas.
- (2) El artículo 6 de la Directiva 2010/40/UE prevé la adopción por parte de la Comisión de actos delegados por lo que respecta a las especificaciones necesarias para garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad de la implantación y la explotación operativa de los sistemas de transporte inteligentes (STI).
- (3) El Reglamento Delegado (UE) n° 305/2013 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2012, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall)²¹, establece las especificaciones para potenciar la infraestructura de los puntos de respuesta de seguridad pública (PSAP) necesaria para la recepción y el tratamiento adecuados de las llamadas eCall a fin de garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad en toda la UE del servicio armonizado de llamada de emergencia eCall.
- (4) El artículo 6, apartado 2, de la Directiva 2010/40/UE establece que, a más tardar doce meses después de la adopción del Reglamento Delegado anteriormente mencionado, la Comisión, si procede, tras llevar a cabo una evaluación de impacto que incluya un análisis coste-beneficio, presentará al Parlamento Europeo y al

¹⁸ DO C [...] de [...], p. [...].

¹⁹ DO C [...] de [...], p. [...].

²⁰ DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

²¹ DO L 91 de 3.4.2013, p. 1.

Consejo, de conformidad con el artículo 294 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), una propuesta relativa al despliegue de esas especificaciones.

- (5) Se espera que, al reducir el tiempo de respuesta de los servicios de emergencia, el servicio eCall interoperable en toda la UE reduzca el número de víctimas mortales en la Unión, así como la gravedad de las lesiones causadas por los accidentes de tráfico. Se espera asimismo que este servicio suponga un ahorro para la sociedad gracias a una mejor gestión de los incidentes y a la reducción de la congestión vial y los accidentes secundarios.
- (6) A fin de garantizar la interoperabilidad y continuidad del servicio en toda la Unión y de reducir los costes de aplicación para la Unión en su conjunto, resulta necesario que todos los Estados miembros desplieguen la acción prioritaria eCall de conformidad con las especificaciones comunes establecidas en el Reglamento Delegado (UE) n° 305/2013. El despliegue debe hacerse sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a implantar medios técnicos adicionales para cursar otras llamadas de emergencia.
- (7) De acuerdo con la experiencia adquirida con otros sistemas de llamadas de emergencia, las llamadas eCall manuales pueden incluir una proporción de llamadas de asistencia. En caso necesario, los Estados miembros pueden aplicar todos los medios técnicos y organizativos adecuados para filtrar esas llamadas de asistencia a fin de garantizar que solo las verdaderas llamadas de emergencia se cursen a través de los PSAP de eCall.
- (8) Dado que el objetivo de la presente Decisión —a saber, garantizar la implantación coordinada y coherente del servicio eCall interoperable en toda la Unión y la interoperabilidad y continuidad del servicio en toda Europa— no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros o por el sector privado y, por consiguiente, debido a su dimensión y sus efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Decisión no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

No más tarde del 1 de octubre de 2015, los Estados miembros desplegarán la infraestructura de los PSAP de eCall necesaria para la recepción y el tratamiento adecuados de todas las llamadas eCall en su territorio, en su caso eliminando las llamadas que no sean de emergencia, de conformidad con las especificaciones establecidas en el Reglamento Delegado (UE) n° 305/2013 de la Comisión, con objeto de garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad del servicio eCall interoperable en toda la UE. Lo anterior se entiende sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a organizar sus servicios de emergencia de la manera más rentable y acorde con sus necesidades, lo que incluye la posibilidad de filtrar las llamadas que no sean llamadas de emergencia y no pueden tramitarse a través de los PSAP de eCall, particularmente en el caso de las llamadas eCall manuales.

Artículo 2

Los Estados miembros informarán a la Comisión, a más tardar en un plazo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor de la presente Decisión, sobre el estado de aplicación de esta. Este informe incluirá como mínimo la lista de las autoridades competentes para evaluar la conformidad de las operaciones de los PSAP de eCall con los requisitos enumerados en el artículo 3 del Reglamento Delegado (UE) n° 305/2013, la lista y la cobertura geográfica de los PSAP de eCall y la descripción de las pruebas de conformidad y de los protocolos de protección de los datos personales y de la intimidad.

Artículo 3

La presente Decisión marco entrará en vigor al vigésimo día 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

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.
Acord: Mesa del Parlament, 18.06.2013.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 26.06.2013 a l'01.07.2013).
Finiment del termini: 02.07.2013; 09:30 h.
Acord: Mesa del Parlament, 18.06.2013.

— **Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu als requisits d'homologació de tipus per al desplegament del sistema eCall integrat als vehicles, i pel qual es modifica la Directiva 2007/46/CE**

Tram. 295-00063/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 14.06.2013
Reg. 20808 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 18.06.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LOS REQUISITOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO PARA EL DESPLIEGUE DEL SISTEMA eCALL INTEGRADO EN LOS VEHÍCULOS, Y POR EL QUE SE MODIFICA LA DIRECTIVA 2007/46/CE (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM(2013) 316 FINAL] [2013/0165 (COD)]

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

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

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

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 13.6.2013
COM(2013) 316 final
2013/0165 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall integrado en los vehículos, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

El objetivo de la presente propuesta es introducir en el sistema de homologación de tipo CE de los vehículos de motor un requisito para la instalación de un sistema eCall integrado en los vehículos. La presente propuesta es parte de un conjunto de actos jurídicos de la UE destinados a garantizar el despliegue del servicio eCall basado en el número 112 no más tarde del 1 de octubre de 2015. Los otros actos legislativos importantes vinculados a la iniciativa eCall son los siguientes:

- la Recomendación 2011/750/UE de la Comisión, de 8 de septiembre de 2011, relativa al apoyo de un servicio eCall a escala de la UE en las redes de comunicación electrónica para la transmisión de llamadas de urgencia desde un vehículo, basado en el número 112 («llamada eCall»)¹,
- el Reglamento Delegado (UE) n° 305/2013 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2012, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall)²,

¹ DO L 303 de 22.11.2011, p. 46.

² DO L 91 de 3.4.2013, p. 1.

- la propuesta de Decisión (UE) n° [.../...], de [xx.xx.20xx], del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE³.

Estos diferentes textos son complementarios y, juntos, harán posible que el servicio eCall basado en el número 112 esté plenamente operativo no más tarde del 1 de octubre de 2015.

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

2.1. Consultas con las partes interesadas

La presente propuesta es el resultado de extensas consultas con los principales interesados.

Se consultó a los interesados y, en particular, al Grupo de Alto Nivel CARS21 durante el proceso que dio lugar a la adopción de «CARS 2020: Plan de Acción para una industria del automóvil competitiva y sostenible en Europa». Más concretamente, la presente propuesta constituye una entrega de la acción consistente en «seguir promoviendo el despliegue de los Sistemas de Transporte Inteligentes (STI), incluidos los sistemas cooperativos, en particular “eCall”, el servicio paneuropeo de llamada de emergencia desde el vehículo».

La presente propuesta también tiene en cuenta todas las consultas realizadas en la evaluación de impacto de eCall. Dichas consultas incluyen, en particular, amplias contribuciones de los interesados que participan en diversos foros, tales como la Plataforma Europea para la Implantación de eCall (EeIP), el Grupo de expertos sobre los puntos de respuesta del servicio público (PSAP) de eCall y el Grupo Impulsor de eCall del Foro eSafety/i-Mobility, así como una consulta pública sobre la implantación de eCall celebrada entre el 19 de julio y el 19 de septiembre de 2010.

Por último, la presente propuesta tiene también en cuenta el dictamen del Grupo Consultivo Europeo sobre los STI, compuesto por veinticinco representantes de alto nivel de los proveedores de servicios STI, las asociaciones de usuarios, los operadores de transporte y de instalaciones, el sector manufacturero, los interlocutores sociales, las asociaciones profesionales, las autoridades locales y otros foros pertinentes.

2.2. Evaluación de impacto y análisis de costes y beneficios

En el marco de la evaluación de impacto de eCall se ha realizado un profundo análisis de costes y beneficios de las tres opciones propuestas, incluida la opción preferida, relativa a medidas reguladoras.

En lo que respecta al análisis de costes y beneficios de la opción elegida (la opción 3), cada una de las tres medidas reguladoras de eCall previstas (integración, telecomunicaciones y PSAP) es inseparable de las otras dos.

2.2.1. Análisis de los principales beneficios

En la evaluación de impacto y en diversos estudios realizados, algunos nacionales, se han puesto de relieve los beneficios siguientes:

- reducción del número de víctimas mortales (si todos los vehículos están equipados con eCall, entre un 1 % y un 10 %, en función de la densidad de población del país y de su infraestructura viaria y de respuesta a las emergencias),
- reducción de la gravedad de las lesiones (entre el 2 % y el 15 %),
- reducción de los costes de congestión causados por accidentes de tráfico, lo que se consigue gracias a la mejora de la gestión de los accidentes, ya que estos se notifican inmediatamente a los PSAP, quienes a su vez los transmiten a los centros de gestión del tráfico adecuados para que informen inmediatamente a los demás usuarios de la carretera, con la consiguiente reducción del número de accidentes secundarios,
- facilitación de los servicios de salvamento y mayor seguridad para los equipos de rescate (por ejemplo, los bomberos) al extraer a ocupantes atrapados, ya que el conjunto mínimo de datos del mensaje eCall facilitará, entre otras cosas, información sobre el tipo de combustible,
- reducción de la infraestructura de socorro a pie de carretera, ya que todos los usuarios de la carretera podrían activar una llamada de emergencia desde su vehículo.

2.2.2. Relación de costes y beneficios

Los beneficios también se han cuantificado económicamente, y se ha efectuado un análisis de costes y beneficios de las diferentes opciones y según los tipos de categorías afectadas. Las estimaciones se han calculado hasta el año 2033, ya que este es el año en que está previsto que el servicio eCall esté totalmente implantado en el caso de la opción de actuación preferida.

³ DO L [...] de [...], p. [...].

	Opción de actuación 1 No intervención de la UE	Opción de actuación 2 Enfoque voluntario	Opción de actuación 3 Medidas reguladoras
Relación de costes y beneficios	0,29	0,68	1,74

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Base jurídica

La base jurídica es el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

3.2. Subsidiariedad y proporcionalidad

Con arreglo al principio de subsidiariedad (artículo 5, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea), la Unión solo debe intervenir en caso de que los objetivos perseguidos no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por sí solos, sino que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la Unión.

La seguridad vial es causa de gran preocupación en toda la Unión Europea y para todos sus ciudadanos. El objetivo de la iniciativa eCall, interoperable en toda la Unión, es, básicamente, introducir en todos los vehículos de la UE las funcionalidades mínimas necesarias para garantizar la tramitación adecuada de las llamadas de emergencia por parte de los servicios de respuesta a las emergencias. En la actualidad, el número anual de viajes por carretera a través de los distintos Estados miembros supera los cien millones, y esta cifra crece a medida que se consolida la integración de la Unión Europea (con la libre circulación de bienes, personas y servicios). Es necesario actuar a nivel de la UE para garantizar la interoperabilidad y la continuidad del servicio en toda Europa, un objetivo que los Estados miembros no pueden lograr de manera satisfactoria actuando en solitario. Además, la actuación a nivel de la UE utilizando las normas europeas comunes en materia de eCall, homologadas por los organismos europeos de normalización (CEN y ETSI), garantizará la prestación eficaz del servicio de respuesta a las emergencias en toda Europa, por ejemplo en el caso de los vehículos que circulan fuera de su país, y ayudará a evitar la fragmentación del mercado.

El sistema eCall para toda la UE ha sido diseñado de forma que se minimice el impacto en todas las partes interesadas de la cadena de valor (la industria del automóvil, los operadores de redes móviles, los Estados miembros y los PSAP) y que dicho impacto se distribuya de manera equitativa.

3.3. Explicación detallada de la propuesta

Artículos 2, 4 y 5:

Con arreglo a la propuesta, deben fabricarse tipos nuevos de turismos y vehículos industriales ligeros para que, en caso de accidente grave, se active automáticamente una llamada de emergencia (eCall) al 112. También debe ser posible activar manualmente las llamadas de emergencia (eCalls) al 112.

Artículo 6:

Habida cuenta del tipo de información que se facilita a través de este servicio, se establecen normas en materia de privacidad y protección de datos.

Artículos 5, 6 y 8:

Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados en lo referente a:

- requisitos y ensayos técnicos detallados para la homologación de tipo de los sistemas eCall integrados en los vehículos, que se basarán en las normas a las que se hace referencia en el artículo 5,
- privacidad y protección de datos,
- exenciones para los vehículos especiales y para otros supuestos justificados; el número de exenciones será limitado.

Artículo 12:

El Reglamento se aplicará a partir del 1 de octubre de 2015.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La medida no tiene repercusiones presupuestarias en el presupuesto de la UE.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

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

2013/0165 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall integrado en los vehículos, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁴,

Visto el dictamen del Supervisor Europeo de Protección de Datos,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) En la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco)⁵, se establece un sistema global de homologación de tipo a nivel de la Unión para los vehículos de motor.
- (2) A fin de garantizar un elevado nivel de seguridad vial en toda la Unión, se han armonizado a nivel de esta los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor con respecto a diversos elementos relativos a la seguridad y el medio ambiente.
- (3) Al objeto de seguir mejorando la seguridad vial, en la Comunicación «eCall: el momento de implantarlo»⁶ se proponen nuevas medidas para acelerar el despliegue en la Unión de un servicio de llamadas de emergencia integrado en los vehículos. Una de las medidas propuestas consiste en la instalación obligatoria en todos los vehículos nuevos, empezando por los de las categorías M₁ y N₁ según la definición del anexo II de la Directiva 2007/46/CE, de sistemas eCall integrados en el vehículo.
- (4) El 3 de julio de 2012, el Parlamento Europeo aprobó el «Informe sobre eCall: un nuevo servicio 112 para los ciudadanos»⁷ e instó a la Comisión a presentar una propuesta en el marco de la Directiva 2007/46/CE a fin de garantizar la implantación obligatoria de un sistema eCall público basado en el número 112 para 2015.
- (5) Se espera que el sistema eCall de la Unión reduzca el número de víctimas mortales en la Unión, así como la gravedad de las lesiones causadas por los accidentes de tráfico. La introducción obligatoria del sistema eCall pondría este servicio a disposición de todos los ciudadanos y contribuiría así a reducir tanto el sufrimiento humano como los gastos sanitarios y de otro tipo.
- (6) Un elemento esencial para el funcionamiento eficaz del sistema eCall integrado en los vehículos es proporcionar información precisa y fiable sobre la localización. Por consiguiente, conviene exigir su compatibilidad con los servicios prestados por los programas de navegación por satélite, incluidos los sistemas creados en el marco de los programas Galileo y EGNOS, establecidos en el Reglamento (CE) n° 683/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre la continuidad de los programas europeos de navegación por satélite (EGNOS y Galileo)⁸.

⁴ DO C [...] de [...], p. [...].

⁵ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁶ COM(2009) 434 final.

⁷ 2012/2056(INI).

⁸ DO L 196 de 24.7.2008, p. 1.

- (7) La instalación obligatoria del sistema eCall integrado en los vehículos en un principio solo debería aplicarse a los turismos y vehículos industriales ligeros (categorías M₁ y N₁) nuevos para los que ya exista un mecanismo de activación adecuado.
- (8) La instalación obligatoria del sistema eCall integrado en los vehículos no debe ser un impedimento para que todas las partes interesadas, como son los fabricantes de vehículos y los operadores independientes, puedan ofrecer servicios adicionales de emergencia o con valor añadido, junto con el sistema eCall basado en el número 112 integrado en los vehículos o a partir de dicho sistema. Sin embargo, estos servicios adicionales tendrían que estar diseñados de manera que no aumentaran la distracción del conductor.
- (9) A fin de garantizar la libre elección de los consumidores y la competencia justa, y para fomentar la innovación e impulsar la competitividad del sector de las tecnologías de la información de la UE en el mercado mundial, todos los operadores independientes deben poder acceder de forma gratuita e indiscriminada al sistema eCall integrado en los vehículos, que ha de estar basado en una plataforma interoperable y de acceso abierto para posibles aplicaciones o servicios futuros integrados en los vehículos.
- (10) A fin de mantener la integridad del sistema de homologación de tipo, solo deben aceptarse para los fines del presente Reglamento los sistemas eCall integrados en los vehículos que puedan someterse plenamente a ensayo.
- (11) En la Directiva 2007/46/CE, los vehículos fabricados en series cortas quedan excluidos de los requisitos sobre la protección de los ocupantes en caso de colisión frontal y de colisión lateral. Por tanto, debe excluirse a los vehículos fabricados en series cortas de la obligación de cumplir los requisitos del eCall.
- (12) Los vehículos especiales deben estar sujetos al cumplimiento de los requisitos del eCall establecidos en el presente Reglamento, salvo que las autoridades de homologación de tipo consideren, caso por caso, que el vehículo no puede cumplir dichos requisitos debido al fin especial al que están destinados.
- (13) De conformidad con las recomendaciones formuladas por el Grupo de trabajo del artículo 29 sobre protección de datos que figuran en el «Documento de trabajo sobre la protección de datos y las consecuencias para la intimidad en la iniciativa eCall»⁹, adoptado el 26 de septiembre de 2006, el tratamiento de datos personales a través del sistema eCall integrado en los vehículos debe cumplir las normas en materia de protección de datos personales establecidas en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos¹⁰, y en la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas)¹¹, en particular para garantizar que los vehículos equipados con sistemas eCall integrados en los vehículos, en su estado normal de funcionamiento por lo que respecta al eCall basado en el número 112, no puedan ser localizados ni ser objeto de seguimiento permanente y que el conjunto mínimo de datos enviado a través del sistema eCall integrado en los vehículos incluya la información mínima necesaria para la tramitación adecuada de las llamadas de emergencia.
- (14) Los organismos europeos de normalización ETSI y CEN han desarrollado normas comunes para el despliegue de un servicio eCall paneuropeo que deben ser aplicables a los fines del presente Reglamento, lo que facilitaría la evolución tecnológica del servicio eCall integrado en los vehículos, garantizaría la interoperabilidad y la continuidad del servicio en toda la Unión y reduciría los gastos de implantación para la Unión en su conjunto.
- (15) A fin de garantizar la aplicación de los requisitos técnicos comunes por lo que respecta al sistema eCall integrado en los vehículos, deben delegarse en la Comisión poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo referente a las normas detalladas sobre la aplicación de las normas pertinentes en materia de ensayos, datos personales y protección de la privacidad, así como en lo relativo a las exenciones para determinados vehículos o clases de vehículos de las categorías M₁ y N₁. Reviste especial importancia que la Comisión realice las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (16) Los fabricantes de vehículos deben disponer de tiempo suficiente para adaptarse a los requisitos técnicos del presente Reglamento.
- (17) El presente Reglamento es un Reglamento particular nuevo en el contexto del procedimiento de homologación de tipo CE establecido en la Directiva 2007/46/CE, por lo que deben modificarse en consecuencia los anexos I, III, IV, VI, IX y XI de dicha Directiva.

⁹ 1609/06/ES; WP 125.

¹⁰ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

¹¹ DO L 201 de 31.7.2002, p. 37.

- (18) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la consecución del mercado interior mediante la introducción de unos requisitos técnicos comunes para los nuevos vehículos con homologación de tipo equipados con el sistema eCall integrado en los vehículos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión de la acción, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad, establecido en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Objeto

El presente Reglamento establece los requisitos técnicos para la homologación de tipo CE de los vehículos con respecto al sistema eCall integrado en ellos.

Artículo 2
Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de las categorías M₁ y N₁ según la definición de los puntos 1.1.1 y 1.2.1 del anexo II de la Directiva 2007/46/CE.

Artículo 3
Definiciones

A efectos del presente Reglamento, además de las definiciones establecidas en el artículo 3 de la Directiva 2007/46/CE y en el artículo 2 del Reglamento Delegado (UE) n° 305/2013 de la Comisión¹², se aplicarán las definiciones siguientes:

- 1) «sistema eCall integrado en los vehículos»: sistema activado, bien automáticamente mediante sensores integrados en el vehículo, bien manualmente, que transmite, a través de redes de comunicaciones inalámbricas móviles, un conjunto mínimo de datos normalizados y establece un canal audio, basado en el número 112, entre los ocupantes del vehículo y un punto de respuesta de seguridad pública;
- 2) «sistema integrado en los vehículos»: equipo integrado en los vehículos, junto con el método para activar, tramitar y efectuar la transmisión eCall a través de una red pública de comunicaciones inalámbricas móviles, que establece una conexión entre el vehículo y el método de activación del servicio eCall a través de una red pública de comunicaciones inalámbricas móviles.

Artículo 4
Obligaciones generales de los fabricantes

Los fabricantes demostrarán que todos los tipos nuevos de vehículos a los que se hace referencia en el artículo 2 están equipados con un sistema eCall integrado en los vehículos, de conformidad con el presente Reglamento y con los actos delegados adoptados con arreglo a dicho Reglamento.

Artículo 5
Obligaciones específicas de los fabricantes

1. Los fabricantes velarán por que todos los tipos nuevos de vehículos estén fabricados y homologados de conformidad con los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en los actos delegados adoptados con arreglo a dicho Reglamento.
2. Los fabricantes demostrarán que todos los tipos nuevos de vehículos están fabricados para garantizar que, en caso de que se produzca un accidente grave en el territorio de la Unión, se active automáticamente una llamada eCall al 112, número único de emergencia europeo.

Los fabricantes demostrarán que los vehículos nuevos están fabricados para garantizar que la llamada eCall al 112, número único de emergencia europeo, también se pueda activar manualmente.

¹² DO L 91 de 3.4.2013, p. 1.

3. Los fabricantes se asegurarán de que los receptores de los sistemas integrados en los vehículos son compatibles con los servicios de localización prestados por los sistemas de navegación por satélite, incluidos los sistemas Galileo y EGNOS.
4. A efectos de la homologación de tipo, solo se aceptarán los sistemas eCall integrados en los vehículos que puedan someterse a ensayo.
5. Los sistemas eCall integrados en los vehículos cumplirán los requisitos de la Directiva 1999/5/CE¹³ y del Reglamento CEPE n° 10¹⁴.
6. Todos los operadores independientes deberán poder acceder de forma gratuita e indiscriminada al sistema eCall integrado en los vehículos, al menos con fines de reparación y mantenimiento.
7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9, por los que se establezcan los requisitos y ensayos técnicos detallados para la homologación de tipo de los sistemas eCall integrados en los vehículos y se modifique la Directiva 2007/46/CE en consecuencia.

Los requisitos y ensayos técnicos contemplados en el párrafo primero se basarán en los requisitos establecidos en los apartados 3, 4 y 6 y en las normas siguientes, cuando sean aplicables:

- a) EN 16072: Sistemas inteligentes de transporte. E-Safety. Requisitos de funcionamiento de la llamada de emergencia europea eCall;
- b) EN 16062: Sistemas inteligentes de transporte. E-Safety. Requisitos de aplicación de alto nivel (HLAP) de la llamada de emergencia europea eCall;
- c) EN 16454: «Intelligent transport systems - eSafety - eCall end to end conformance testing», as regards the eCall in-vehicle system conformance to the pan-European eCall» (Sistemas inteligentes de transporte. E-Safety. Prueba de conformidad de extremo a extremo de eCall), por lo que respecta a la conformidad del sistema eCall integrado en los vehículos con el eCall paneuropeo;
- d) toda norma europea adicional o todo Reglamento CEPE que tenga relación con los sistemas de eCall.

Artículo 6

Normas sobre privacidad y protección de datos

1. De conformidad con la Directiva 95/46/CE y la Directiva 2002/58/CE, los fabricantes se asegurarán de que los vehículos equipados con el sistema eCall integrado en los vehículos no puedan ser localizados ni puedan ser objeto de seguimiento permanente en su estado normal de funcionamiento por lo que respecta al eCall.

Las tecnologías de mejora de la privacidad estarán incluidas en el sistema eCall integrado en los vehículos para proporcionar a los usuarios de eCall el nivel deseado de protección de la privacidad, así como las barreras necesarias para evitar la vigilancia y el mal uso.
2. El conjunto mínimo de datos enviado por el sistema eCall integrado en los vehículos solo incluirá la información mínima necesaria para tramitar adecuadamente las llamadas de emergencia.
3. Los fabricantes se asegurarán de que los usuarios de eCall dispongan de información clara y exhaustiva sobre el tratamiento de los datos transmitidos a través del sistema eCall integrado en los vehículos, en particular sobre:
 - a) la referencia a la base jurídica para el tratamiento;
 - b) la activación por defecto del sistema eCall integrado en los vehículos;
 - c) las modalidades del tratamiento de datos que lleva a cabo el sistema eCall integrado en los vehículos;
 - d) la finalidad del tratamiento de eCall;
 - e) los tipos de datos recogidos y tratados y los destinatarios de esos datos;
 - f) el plazo máximo de retención de los datos en el sistema integrado en los vehículos;
 - g) el hecho de que el vehículo no es objeto de seguimiento permanente;
 - h) las modalidades para ejercer los derechos de los interesados en materia de datos;

¹³ DO L 91 de 7.4.1999, p. 10.

¹⁴ DO L 254 de 20.9.2012, p. 1.

- i) toda información adicional necesaria relativa al tratamiento de los datos personales en relación con la prestación de un servicio privado de eCall y/o de otros servicios con valor añadido.
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9, al objeto de ahondar en la definición del requisito de ausencia de trazabilidad y seguimiento y de las tecnologías de mejora de la privacidad contempladas en el apartado 1, así como de las modalidades de tratamiento de los datos privados y de la información de los usuarios contemplada en el apartado 3.

Artículo 7

Obligaciones de los Estados miembros

Con efecto a partir del 1 de octubre de 2015, las autoridades nacionales solo concederán homologaciones de tipo CE con respecto al sistema eCall integrado en los vehículos a los tipos nuevos de vehículos que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y en los actos delegados adoptados con arreglo a dicho Reglamento.

Artículo 8

Exenciones

1. La Comisión podrá exonerar a determinados vehículos o clases de vehículos de las categorías M₁ y N₁ de la obligación de instalar sistemas eCall integrados en los vehículos establecida en el artículo 4, si, a raíz de un análisis de costes y beneficios realizado o encargado por la Comisión, y teniendo en cuenta todos los aspectos pertinentes en materia de seguridad, la incorporación de tales sistemas no resulta adecuada para el vehículo o la clase de vehículo en cuestión.
2. Se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9 en lo referente al establecimiento de las exenciones contempladas en el apartado 1. Dichas exenciones se concederán a vehículos especiales y a vehículos que no estén equipados con airbags, y su número será limitado.

Artículo 9

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados que se contemplan en el artículo 5, apartado 7, el artículo 6, apartado 4, y el artículo 8, apartado 2, se conferirán a la Comisión por tiempo indefinido a partir del [...] [Para la Oficina de Publicaciones: insértese la fecha exacta de entrada en vigor].
3. La delegación de poderes que se contempla en el artículo 5, apartado 7, el artículo 6, apartado 4, y el artículo 8, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de poderes que en ella se especifique. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en tal decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 5, apartado 7, el artículo 6, apartado 4, y el artículo 8, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones ha formulado objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas instituciones han comunicado a la Comisión su intención de no formular objeciones. El plazo se prolongará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 10

Sanciones por incumplimiento

1. Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable al incumplimiento por parte de los fabricantes de lo dispuesto en el presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas serán eficaces, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán estas disposiciones a la Comisión y le comunicarán a la mayor brevedad toda modificación posterior de las mismas.
2. Los tipos de incumplimientos susceptibles de ser sancionados incluirán, como mínimo, los siguientes:
 - a) la prestación de declaraciones falsas durante un procedimiento de homologación o un procedimiento encaminado a una recuperación;
 - b) la falsificación de los resultados de los ensayos de homologación de tipo;

- c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que puedan conducir a una recuperación o retirada de la homologación de tipo.

Artículo 11
Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE

Los anexos I, III, IV, VI, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 12
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*.

Será aplicable a partir del 1 de octubre de 2015.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: La documentació esmentada pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.
Acord: Mesa del Parlament, 18.06.2013.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 26.06.2013 a l'01.07.2013).
Finiment del termini: 02.07.2013; 09:30 h.
Acord: Mesa del Parlament, 18.06.2013.

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell de modificació de determinats reglaments en l'àmbit de la pesca i la salut animal per raó del canvi d'estatut de Mayotte respecte a la Unió**

Tram. 295-00064/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 17.06.2013
Reg. 20913 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 18.06.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE MODIFICAN DETERMINADOS REGLAMENTOS EN EL ÁMBITO DE LA PESCA Y LA SALUD ANIMAL DEBIDO AL CAMBIO DE ESTATUTO DE MAYOTTE RESPECTO DE LA UNIÓN [COM(2013) 417 FINAL] [2013/0191 (COD)]

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

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

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

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

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 13.6.2013
COM(2013) 417 final
2013/0191 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican determinados reglamentos en el ámbito de la pesca y la salud animal debido al cambio de estatuto de Mayotte respecto de la Unión

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Mediante la Decisión 2012/419/UE¹, el Consejo Europeo modificó el estatuto de Mayotte respecto de la Unión Europea a partir del 1 de enero de 2014. Por consiguiente, con posterioridad a esta fecha, Mayotte dejará de ser un territorio de ultramar y pasará a convertirse en una región ultraperiférica a efectos de lo dispuesto en el artículo 349 y el artículo 355, apartado 1, del TFUE. La legislación de la Unión se aplicará a Mayotte a partir del 1 de enero de 2014.

La presente propuesta tiene en cuenta la petición de las autoridades francesas de modificación del acervo de la Unión mediante medidas específicas aplicables a Mayotte en diferentes ámbitos, tales como la pesca y la salud animal.

Tras examinar la situación en que se encuentra Mayotte, se ha concluido que es necesario proteger la sensible situación biológica de sus aguas y, por tanto, incluir las aguas alrededor de Mayotte dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 850/98 del Consejo, de 30 de marzo de 1998, para la conservación de los recursos pesqueros a través de medidas técnicas de protección de los juveniles de organismos marinos. Francia necesita más tiempo en una serie de capítulos para cumplir el acervo de la Unión en lo que respecta a Mayotte. En concreto, se trata de las

¹ DO L 204 de 31.7.2012, p. 131.

obligaciones de registro y control en el ámbito de la pesca, en la medida en que afecta a determinados buques distribuidos alrededor de la isla y no asociados a un lugar de desembarque específico.

En el ámbito de la salud animal, parece justificado conceder un periodo de tiempo adicional para el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1774/2002, ya que Mayotte no tiene en la actualidad capacidad industrial para la transformación de subproductos animales.

En aras de la simplicidad y la rapidez, se ha considerado oportuno no recurrir a propuestas individuales para cada uno de los actos en cuestión sino, cuando sea legalmente posible, reunir las modificaciones de varios actos en una única propuesta. Todas las modificaciones propuestas en el presente documento hacen referencia a reglamentos y entran dentro del procedimiento legislativo ordinario (artículo 289, apartado 1, y artículo 294 del TFUE).

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

La Comisión no ha recurrido a un análisis de impacto. Sin embargo, a la hora de examinar las diferentes cuestiones y, en particular, las peticiones de Francia, se ha puesto en contacto con representantes de las autoridades nacionales y regionales con el fin de evaluar mejor los fundamentos de las medidas específicas.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

De conformidad con el artículo 43, apartado 2, del TFUE, el Parlamento Europeo y el Consejo están habilitados para definir las disposiciones necesarias para la consecución de los objetivos de la política pesquera común.

Con arreglo a esta base jurídica, se propone modificar cuatro reglamentos del Consejo en el ámbito de la pesca, teniendo en cuenta la especial situación de Mayotte tal como se ha resumido más arriba y se establece en detalle en los considerandos de la propuesta:

- El Reglamento (CE) nº 850/98 de 30 de marzo de 1998 a fin de incluir las aguas que rodean Mayotte y prohibir el uso de redes de cerco de jareta en bancos de túnidos y especies afines dentro del área de 24 millas desde las líneas de base de la isla a fin de proteger los bancos de grandes peces migratorios en las inmediaciones de la isla de Mayotte.

- El Reglamento (CE) nº 104/2000 del Consejo, de 17 de diciembre de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura.

- El Reglamento (CE) nº 2371/2002 del Consejo de 20 de diciembre de 2002 con el fin de introducir medidas específicas en relación con el registro de la flota y el régimen de acceso.

- El Reglamento (CE) nº 639/2004 del Consejo de 30 de marzo de 2004 con el fin de introducir el plan de desarrollo presentado por Francia a la Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI) como referencia para la capacidad de la flota registrada en los puertos de Mayotte y de permitir que Francia incremente su flota hasta alcanzar los objetivos de dicho plan de desarrollo.

- El Reglamento (CE) nº 1224/2009 del Consejo de 20 de noviembre de 2009 con el fin de prever medidas transitorias y excepciones temporales a determinadas normas relativas al control de los buques pesqueros con objeto de cumplir progresivamente todas las obligaciones de control de la Unión y los objetivos de dicho Reglamento.

De conformidad con el artículo 168, apartado 4, letra b), del TFUE, el Parlamento Europeo y el Consejo tienen competencias para adoptar medidas en los ámbitos veterinario y fitosanitario que tengan como objetivo directo la protección de la salud pública.

Con arreglo a esta base jurídica, se propone modificar el Reglamento (CE) nº 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 con el fin de conceder a Francia un periodo transitorio de cinco años en lo que respecta a Mayotte, que le permita crear la infraestructura necesaria para la identificación, la manipulación, el transporte, el tratamiento y la eliminación de los subproductos animales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

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

2013/0191 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**por el que se modifican determinados reglamentos en el ámbito de la pesca y la salud animal debido al cambio de estatuto de Mayotte respecto de la Unión**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 43, apartado 2, y su artículo 168, apartado 4, letra b),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante la Decisión 2012/419/UE⁴, el Consejo Europeo modificó el estatuto de Mayotte respecto de la Unión Europea a partir del 1 de enero de 2014. Por consiguiente, con posterioridad a esta fecha, Mayotte dejará de ser un territorio de ultramar y pasará a convertirse en una región ultraperiférica a efectos de lo dispuesto en el artículo 349 y el artículo 355, apartado 1, del TFUE. La legislación de la Unión se aplicará a Mayotte a partir del 1 de enero de 2014. Es conveniente establecer varias medidas específicas que se justifican por la especial situación de Mayotte en una serie de ámbitos.
- (2) Deben modificarse los siguientes reglamentos en el ámbito de la pesca y la salud animal.
- (3) En lo que respecta al Reglamento (CE) n° 850/98 del Consejo, de 30 de marzo de 1998, para la conservación de los recursos pesqueros a través de medidas técnicas de protección de los juveniles de organismos marinos⁵, deberían incluirse las aguas que rodean Mayotte dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento y debería prohibirse el uso de redes de cerco de jareta en bancos de túnidos y especies afines dentro del área de 24 millas desde las líneas de base de la isla a fin de proteger los bancos de grandes peces migratorios en las inmediaciones de la isla de Mayotte.
- (4) En cuanto al Reglamento (CE) n° 104/2000 del Consejo, de 17 de diciembre de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura⁶, debido a que los sistemas de comercialización de Mayotte están muy fragmentados y poco desarrollados, la aplicación de las normas sobre el etiquetado de los productos de la pesca impondría en los minoristas una carga que es desproporcionada en relación con la información que se transmitiría al consumidor. Por consiguiente, es pertinente prever una excepción temporal de las normas relativas al etiquetado de los productos de la pesca ofrecidos a la venta al por menor al consumidor final en Mayotte.
- (5) En lo que se refiere al Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común⁷, deberían introducirse medidas específicas en relación con el registro de la flota y el régimen de acceso.
- (6) En primer lugar, una parte importante de la flota que enarbola pabellón de Francia y que opera a partir del Departamento Francés de Mayotte está formada por buques de menos de 9 metros que están dispersos por la isla, no tienen lugares de desembarque específicos y todavía deben ser identificados, medidos y equipados con dispositivos de seguridad mínimos para ser incluidos en el registro de buques pesqueros de la Unión Europea; en consecuencia, Francia no podrá completar este registro antes del 31 de diciembre de 2016. No obstante, Francia debe instaurar un registro provisional de la flota que garantice una identificación mínima de los buques de este segmento con el fin de evitar la proliferación de buques pesqueros informales.

² DO C ... de ..., p. .³ DO C ... de ..., p. .⁴ DO L 204 de 31.7.2012, p. 131.⁵ DO L 125 de 27.4.1998, p. 1.⁶ DO L 17 de 21.1.2000, p. 22.⁷ DO L 320 de 5.12.2001, p. 7.

- (7) En segundo lugar, es necesario para la protección de la sensible situación biológica de las aguas que rodean Mayotte y para la preservación de la economía local de dicha isla, teniendo en cuenta su situación estructural, social y económica, limitar determinadas actividades pesqueras en estas aguas a los buques registrados en los puertos de dicha isla.
- (8) Por lo que respecta al Reglamento (CE) nº 639/2004 del Consejo, de 30 de marzo de 2004, sobre la gestión de las flotas pesqueras registradas en las regiones ultraperiféricas de la Comunidad⁸, una característica específica de Mayotte es que no se ha establecido ningún objetivo para su flota con arreglo al Reglamento (CE) nº 2371/2002 en relación con el programa de orientación plurianual del periodo 1997-2002. Desde el punto de vista de la conservación de los recursos pesqueros, es conveniente congelar la capacidad pesquera de las flotas a los niveles actuales, especialmente para el segmento de los grandes buques con una gran capacidad pesquera. Sin embargo, en cuanto a los buques de menor tamaño, teniendo en cuenta que Francia presentó a la Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI) un plan de desarrollo en el que se indica la evolución prevista de la flota basada en Mayotte, respecto al cual ninguna parte contratante de la CAOI, incluida la Unión, ha formulado objeciones, es conveniente utilizar los objetivos de dicho plan como niveles de referencia para la capacidad de la flota registrada en los puertos de Mayotte y permitir que Francia incremente su flota hasta los objetivos de su plan de desarrollo.
- (9) En lo que se refiere al Reglamento (CE) nº 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1774/2002⁹, cabe señalar que Mayotte carece de capacidad industrial para la transformación de los subproductos animales. Por consiguiente, es conveniente conceder a Francia un periodo de cinco años con el fin de establecer la infraestructura necesaria para la identificación, la manipulación, el transporte, el tratamiento y la eliminación de los subproductos animales en Mayotte respetando plenamente el Reglamento (CE) nº 1069/2009.
- (10) En lo que respecta al Reglamento (CE) nº 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) nº 847/96, (CE) nº 2371/2002, (CE) nº 811/2004, (CE) nº 768/2005, (CE) nº 2115/2005, (CE) nº 2166/2005, (CE) nº 388/2006, (CE) nº 509/2007, (CE) nº 676/2007, (CE) nº 1098/2007, (CE) nº 1300/2008 y (CE) nº 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) nº 2847/93, (CE) nº 1627/94 y (CE) nº 1966/2006¹⁰, no parece que Francia se encuentre en una posición que le permita cumplir todas las obligaciones de control de la Unión para el segmento «Mayotte. Especies pelágicas y demersales. Longitud < 9m» de la flota de Mayotte en la fecha en que Mayotte se convierta en una región ultraperiférica. Los buques de este segmento, distribuidos por toda la isla, no tienen lugares de desembarque específicos y todavía deben ser identificados. Además, es necesario impartir formación a los pescadores y los controladores, así como crear una infraestructura administrativa y física adecuada. Por consiguiente, es necesario prever una excepción temporal de determinadas normas relativas al control de los buques pesqueros y sus características, sus actividades en el mar, sus artes y sus capturas en todas las fases desde el buque hasta el mercado en relación con dicho segmento de la flota. Sin embargo, a fin de alcanzar al menos algunos de los objetivos más importantes del Reglamento (CE) nº 1224/2009, Francia debe establecer un sistema de control nacional que le permita controlar y supervisar las actividades de este segmento de la flota y cumplir las obligaciones internacionales en materia de información de la Unión.
- (11) Procede, por tanto, modificar los Reglamentos (CE) nº 850/98, (CE) nº 104/2000, (CE) nº 2371/2002, (CE) nº 639/2004, (CE) nº 1069/2009 y (CE) nº 1224/2009 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Modificaciones del Reglamento (CE) nº 850/98

El Reglamento (CE) nº 850/98 queda modificado como sigue:

- 1) En el artículo 2, apartado 1, la letra h) se sustituye por el texto siguiente:
- «h) Región 8:

⁸ DO L 102 de 7.4.2004, p. 9.

⁹ DO L 300 de 14.11.2009, p. 1.

¹⁰ DO L 343 de 22.12.2009, p. 1.

Todas las aguas situadas en alta mar frente a las costas de los departamentos franceses de La Reunión y Mayotte que se encuentren bajo la soberanía o jurisdicción de Francia.».

- 2) Tras el artículo 34, se añade el artículo 34 *bis* siguiente:

«Artículo 34 bis

Restricciones aplicables a las actividades de pesca en la zona costera de 24 millas alrededor de la isla de Mayotte

Queda prohibido que los buques utilicen cualquier tipo de redes de cerco de jareta en bancos de túnidos y especies afines dentro de las zonas costeras de 24 millas alrededor de la isla de Mayotte, medidas a partir de las líneas de base que sirven para delimitar las aguas territoriales.».

Artículo 2

Modificación del Reglamento (CE) n° 104/2000

En el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 104/2000 se inserta el siguiente apartado 3 *bis* tras el apartado 3:

«3 *bis*. Hasta el 16 de diciembre de 2016, los apartados 1, 2 y 3 no se aplicarán a los productos ofrecidos para su venta al por menor al consumidor final en Mayotte.».

Artículo 3

Modificaciones del Reglamento (CE) n° 2371/2002

El Reglamento (CE) n° 2371/2002 queda modificado como sigue:

- 1) En el artículo 15, se añaden los apartados 5 y 6 siguientes:

- «5. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, Francia estará exenta hasta el 31 de diciembre de 2016 de la obligación de incluir en su registro de buques pesqueros de la Unión los buques cuya eslora total sea inferior a 9 metros y que operen a partir de Mayotte.
6. Hasta el 31 de diciembre de 2016, Francia llevará un registro provisional de los buques pesqueros cuya eslora total sea inferior a 9 metros y que operen a partir de Mayotte. Dicho registro contendrá, para cada buque, al menos su nombre, su eslora total y un código de identificación.».

- 2) Tras el artículo 18, se inserta el artículo 18 *bis* siguiente:

«Artículo 18 bis

Mayotte

No obstante lo dispuesto en el artículo 17, Francia podrá restringir la pesca en las aguas hasta 100 millas náuticas a partir de las líneas de base de Mayotte a los buques pesqueros registrados en los puertos de Mayotte, bien en el registro de buques de la Unión o bien en el registro provisional a que hace referencia el artículo 15, apartado 6, excepto para los buques de la Unión que, en los dos años anteriores al 1 de enero de 2014, hayan pescado en estas aguas durante al menos 40 días, en la medida en que no superen el esfuerzo pesquero tradicionalmente realizado.».

Artículo 4

Modificación del Reglamento (CE) n° 639/2004

En el Reglamento (CE) n° 639/2004 se inserta, tras el artículo 1, el siguiente artículo 1 *bis*:

«Artículo 1 bis

Flota de Mayotte

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 1, apartado 1, letra a), los niveles de referencia para los buques pesqueros registrados en los puertos de Mayotte, bien en el registro de buques de la Unión o bien en el registro provisional a que hace referencia el artículo 15, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 2371/2002, serán la capacidad de dicha flota a 31 de diciembre de 2013.

Sin embargo, para los buques pesqueros cuya eslora total sea de entre 8 y 12 metros y que usen palangres y los buques pesqueros cuya eslora total sea inferior a 9 metros, el nivel de referencia será la capacidad prevista en el plan de desarrollo presentado por Francia a la Comisión del Atún para el Océano Índico el 7 de enero de 2011.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento (CE) n° 2371/2002, se autorizará a Francia a introducir nueva capacidad en los segmentos de la flota definidos para buques pesqueros cuya eslora total

sea de entre 8 y 12 metros y que usen palangres y los buques pesqueros cuya eslora total sea inferior a 9 metros sin que se retire una capacidad equivalente.».

Artículo 5
Modificación del Reglamento (CE) n° 1069/2009

En el Reglamento (CE) n° 1069/2009, el artículo 56 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 56
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*.

Se aplicará a partir del 4 de marzo de 2011.

No obstante, el artículo 4 se aplicará a Mayotte a partir del 1 de enero de 2019. Los subproductos animales y los productos derivados generados en Mayotte antes del 1 de enero de 2019 serán eliminados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19, apartado 1, letra b).

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

Artículo 6
Modificación del Reglamento (CE) n° 1224/2009

En el Reglamento (CE) n° 1224/2009 se inserta, tras el artículo 2, el siguiente artículo 2 bis:

«Artículo 2 bis
Aplicación del régimen comunitario de control a determinados segmentos de la flota del Departamento francés de Ultramar de Mayotte

1. Hasta el 31 de diciembre de 2016, el artículo 5, apartado 3, y los artículos 6, 8, 41, 56, 58 a 62, 66, 68 y 109 no se aplicarán a Francia en lo que respecta a los buques pesqueros cuya eslora total sea inferior a 9 metros y que operen a partir de Mayotte, ni a sus actividades y sus capturas.
2. A más tardar el 1 de enero de 2014, Francia establecerá un régimen nacional de control aplicable a los buques pesqueros cuya eslora total sea inferior a 9 metros y que operen a partir de Mayotte. Este régimen deberá cumplir los siguientes requisitos:
 - a) una única autoridad, ubicada en Mayotte, coordinará las actividades de control de todas las autoridades locales;
 - b) el control, la inspección y la ejecución se llevarán a cabo de una manera no discriminatoria;
 - c) el régimen deberá garantizar el control de las capturas de especies gestionadas por la Comisión del Atún para el Océano Índico y de especies protegidas;
 - d) el régimen deberá garantizar el control del acceso a las aguas que rodean Mayotte, en particular a las zonas sujetas a restricciones de acceso aplicables a determinados segmentos de la flota;
 - e) el régimen establecerá como prioridad el objetivo de cartografiar las actividades pesqueras alrededor de la isla con el fin de preparar las bases para una actuación específica en materia de control.
- 1) A más tardar el 30 de septiembre de 2014, Francia presentará a la Comisión un plan de acción en el que se establezcan las medidas que deben tomarse a fin de garantizar la plena aplicación del Reglamento (CE) n° 1224/2009 a partir del 1 de enero de 2017 en lo que respecta a los buques pesqueros cuya eslora total sea inferior a 9 metros y que operen a partir del Departamento Francés de Mayotte. Este plan de acción será objeto de un diálogo entre Francia y la Comisión. Francia tomará todas las medidas necesarias para poner en práctica este plan de acción.».

Artículo 7
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.

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'Agricultura, Ramaderia, Pesca, Alimentació i Medi Natural.
Acord: Mesa del Parlament, 18.06.2013.

Termini: 4 dies hàbils (del 26.06.2013 a l'01.07.2013).
Finiment del termini: 02.07.2013; 09:30 h.
Acord: Mesa del Parlament, 18.06.2013.

— **Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de determinades directives en els àmbits del medi ambient, l'agricultura, la política social i la salut pública per raó del canvi d'estatut de Mayotte respecte a la Unió**

Tram. 295-00065/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 17.06.2013
Reg. 20914 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 18.06.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR LA QUE SE MODIFICAN DETERMINADAS DIRECTIVAS EN LOS ÁMBITOS DEL MEDIO AMBIENTE, LA AGRICULTURA, LA POLÍTICA SOCIAL Y LA SALUD PÚBLICA DEBIDO AL CAMBIO DE ESTATUTO DE MAYOTTE RESPECTO DE LA UNIÓN [COM(2013) 418 FINAL] [2013/0192 (COD)]

Bruselas, 13.6.2013
COM(2013) 418 final
2013/0192 (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

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifican determinadas directivas en los ámbitos del medio ambiente, la agricultura, la política social y la salud pública debido al cambio de estatuto de Mayotte respecto de la Unió

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Mediante la Decisión 2012/419/UEⁱ, el Consejo Europeo modificó el estatuto de Mayotte respecto de la Unión Europea a partir del 1 de enero de 2014. Por consiguiente, con posterioridad a esta fecha, Mayotte dejará de ser un territorio de ultramar y pasará a convertirse en una región ultraperiférica a efectos de lo dispuesto en el artículo 349 y el artículo 355, apartado 1, del TFUE. La legislación de la Unión se aplicará a Mayotte a partir del 1 de enero de 2014.

La presente propuesta es consecuencia del examen de las peticiones realizadas por las autoridades francesas de modificación del acervo de la Unión mediante excepciones y/o periodos transitorios aplicables a Mayotte en diferentes ámbitos, tales como el medio ambiente, la agricultura, la política social y la sanidad pública.

Este examen ha revelado que Francia necesita más tiempo para cumplir el acervo de la Unión en lo que respecta a Mayotte en el ámbito del medio ambiente, la agricultura, la política social y la sanidad pública. Por consiguiente, es pertinente establecer las medidas correspondientes, circunscritas a plasmar la situación específica de Mayotte, sin afectar a la legislación de la Unión en ningún otro aspecto.

En aras de la simplicidad y la rapidez, se ha considerado oportuno no recurrir a propuestas individuales para cada uno de los actos en cuestión sino, cuando sea legalmente posible, reunir las modificaciones de varios actos en una única propuesta. Todas las modificaciones propuestas en el presente documento hacen referencia a directivas y entran dentro del procedimiento legislativo ordinario (artículo 289, apartado 1, y artículo 294 del TFUE).

ⁱ DO L 204 de 31.7.2012, p. 131.

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

La Comisión no ha recurrido a un análisis de impacto. Sin embargo, a la hora de examinar las diferentes cuestiones y, en particular, las peticiones de Francia, se ha puesto en contacto con representantes de las autoridades nacionales y regionales con el fin de evaluar mejor los fundamentos de las medidas específicas.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

De conformidad con el artículo 153, apartado 2, del TFUE, el Parlamento Europeo y el Consejo pueden adoptar, mediante directivas, disposiciones mínimas para una aplicación progresiva de las condiciones de trabajo teniendo en cuenta las condiciones y reglamentaciones técnicas existentes en cada uno de los Estados miembros. Con arreglo a esta base jurídica, se propone modificar la Directiva 2006/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de abril de 2006 con el fin de conceder una excepción a Francia, hasta el 31 de diciembre de 2017, en relación con determinadas disposiciones en el ámbito de las radiaciones ópticas artificiales. La excepción propuesta únicamente se aplica en la medida en que las estructuras necesarias para cumplir estas disposiciones no estén disponibles en Mayotte, y sin perjuicio de los principios generales de protección y prevención en el ámbito de la salud y la seguridad de los trabajadores. También se propone que Francia vele por que se lleve a cabo una consulta adecuada de los interlocutores sociales y se reduzcan al mínimo los riesgos para los trabajadores.

De conformidad con lo establecido en el artículo 192, apartado 1, del TFUE, el Parlamento Europeo y el Consejo decidirán qué acción debe emprender la Unión para la realización de los objetivos fijados en el artículo 191. La situación en que se encuentra Mayotte en la actualidad precisa una importante mejora con el fin de cumplir los objetivos medioambientales establecidos por la legislación de la Unión. Por consiguiente, se propone modificar, con arreglo al artículo 192, apartado 1, del TFUE, tres directivas en el ámbito del medio ambiente:

- la Directiva 91/271/CEE de 21 de mayo de 1991 con el fin de conceder a Francia periodos de tiempo suficientes para cumplir los requisitos de las directivas sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas;
- la Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2000 con el fin de conceder a Francia periodos de tiempo suficientes para la adopción y aplicación adecuada de planes hidrológicos de cuenca;
- la Directiva 2006/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2006 con el fin de definir unos plazos específicos a fin de permitir que Francia cumpla las normas de calidad de la Unión en lo que se refiere a la calidad de las aguas de baño.

De conformidad con el artículo 43, apartado 2, del TFUE, el Parlamento Europeo y el Consejo pueden adoptar, entre otras cosas, las disposiciones que resulten necesarias para la consecución de los objetivos de la política común de agricultura. A partir de esta disposición, se propone modificar la Directiva 1999/74/CE del Consejo, de 19 de julio de 1999, por la que se establecen las normas mínimas de protección de las gallinas ponedoras. Teniendo en cuenta que las gallinas ponedoras se crían en Mayotte en jaulas no acondicionadas y que sería difícil cambiar esta situación a corto plazo, debe concederse a Francia un tiempo suficiente de adaptación. A pesar de que casi el 100 % de la producción de huevos se vende en Mayotte, deben tomarse medidas a fin de evitar cualquier distorsión de la competencia.

Por último, de conformidad con el artículo 114 del TFUE, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptarán las medidas relativas a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros que tengan por objeto el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior. Por otra parte, de conformidad con el artículo 168 del TFUE, el Parlamento Europeo y el Consejo también pueden adoptar medidas de fomento destinadas a proteger y mejorar la salud humana. Con arreglo a estas bases jurídicas, se propone modificar la Directiva 2011/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2011, relativa a la aplicación de los derechos de los pacientes en la asistencia sanitaria transfronteriza, habida cuenta de la situación actual en Mayotte y del número de adaptaciones que se necesitan para transponer la Directiva con el fin de garantizar la continuidad de la asistencia y la información a los pacientes.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

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

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

Se ha considerado que no es preciso solicitar documentos explicativos por los siguientes motivos:

1) La presente propuesta de Directiva contiene esencialmente lo siguiente:

- a) modificaciones para introducir excepciones y/o periodos de transición en relación con la aplicación en Mayotte de las directivas en cuestión, y
- b) un número muy limitado de obligaciones para Francia a este respecto.

2) Las excepciones y/o los periodos de transición concedidos se basan en solicitudes presentadas por Francia, en las que se ha motivado la necesidad de estas excepciones y/o periodos de transición y se ha indicado un plan de aplicación.

Por consiguiente, la Comisión no necesita documentos explicativos para realizar sus tareas de supervisión de la transposición de directivas. Cabe esperar que las medidas concretas de transposición que notifique Francia se expliquen por sí mismas.

2013/0192 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifican determinadas directivas en los ámbitos del medio ambiente, la agricultura, la política social y la salud pública debido al cambio de estatuto de Mayotte respecto de la Unión

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, sus artículos 43, apartado 2, 114, 153, apartado 2, 168 y 192, apartado 1,

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 Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante la Decisión 2012/419/UE³, el Consejo Europeo modificó el estatuto de Mayotte respecto de la Unión Europea a partir del 1 de enero de 2014. Por consiguiente, con posterioridad a esta fecha, Mayotte dejará de ser un territorio de ultramar y pasará a convertirse en una región ultraperiférica a efectos de lo dispuesto en el artículo 349 y el artículo 355, apartado 1, del Tratado. La legislación de la Unión se aplicará a Mayotte a partir de esa fecha. Es conveniente establecer varias medidas específicas que se justifican por la especial situación de Mayotte en una serie de ámbitos.
- (2) Debe tenerse en cuenta la especial situación de Mayotte en lo que respecta al medio ambiente, que precisa importantes mejoras con el fin de cumplir los objetivos medioambientales establecidos en la legislación de la Unión, para lo cual se necesita más tiempo. Deben adoptarse medidas específicas a fin de mejorar gradualmente el medio ambiente dentro de unos plazos específicos.
- (3) Con el fin de cumplir los requisitos de la Directiva 91/271/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1991, sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas⁴, deben tomarse medidas en Mayotte a fin de velar por que las aglomeraciones dispongan de sistemas colectores para las aguas residuales urbanas. Estas medidas exigen obras de infraestructura que deben seguir los procedimientos administrativos y de planificación adecuados y que, además, requieren el establecimiento de sistemas de medición y control de los vertidos de aguas residuales urbanas. Por consiguiente, debe concederse a Francia un periodo suficiente de tiempo para cumplir estos requisitos.
- (4) En el ámbito de la agricultura, en lo que respecta a la Directiva 1999/74/CE del Consejo, de 19 de julio de 1999, por la que se establecen las normas mínimas de protección de las gallinas ponedoras⁵, se observa que, en Mayotte, las gallinas ponedoras se crían en jaulas no acondicionadas. Teniendo en cuenta las considerables inversiones y el trabajo preparatorio que se necesita para sustituir las jaulas no acondicionadas por jaulas acondicionadas o sistemas alternativos, es preciso, en lo que respecta a las gallinas ponedoras que estén poniendo el 1 de enero de 2014, aplazar la prohibición de utilización de jaulas no acondicionadas

¹ DO C [...] de [...], p. [...].

² DO C [...] de [...], p. [...].

³ DO L 204 de 31.7.2012, p. 131.

⁴ DO L 135 de 30.5.1991, p. 1.

⁵ DO L 203 de 3.8.1999, p. 53.

durante un periodo de hasta un máximo de 12 meses a partir de dicha fecha. Por consiguiente, debe evitarse la sustitución de las jaulas durante el ciclo de puesta de las gallinas. Con el fin de evitar distorsiones de la competencia, los huevos procedentes de establecimientos que utilizan jaulas no acondicionadas solamente deben comercializarse en el mercado local de Mayotte. A fin de facilitar los controles necesarios, los huevos producidos en jaulas no acondicionadas deben llevar una marca especial.

- (5) En lo que respecta a la Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas⁶, una aplicación adecuada de la Directiva en relación con los planes hidrológicos de cuenca exige que Francia adopte y ponga en práctica planes de gestión que contengan medidas técnicas y administrativas para conseguir un buen estado de las aguas, así como para evitar el deterioro de todas las masas de agua superficial. Debe concederse un periodo de tiempo suficiente para la adopción y la puesta en práctica de estas medidas.
- (6) En cuanto a la Directiva 2006/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, relativa a la gestión de la calidad de las aguas de baño y por la que se deroga la Directiva 76/160/CEE⁷, la situación actual de las aguas superficiales en Mayotte necesita importantes mejoras para cumplir los requisitos de dicha Directiva. La calidad de las aguas de baño depende directamente del tratamiento de las aguas residuales urbanas, y solamente es posible cumplir las disposiciones de la Directiva 2006/7/CE una vez que las aglomeraciones urbanas que afectan a la calidad de las aguas residuales urbanas cumplan los requisitos de la Directiva 91/271/CEE. Por consiguiente, deben adoptarse unos plazos específicos a fin de que Francia pueda aplicar las normas de la Unión en lo que respecta a la calidad de las aguas de baño en Mayotte.
- (7) En el ámbito de la política social, deben tenerse en cuenta las dificultades para cumplir lo establecido en la Directiva 2006/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la exposición de los trabajadores a riesgos derivados de los agentes físicos (radiaciones ópticas artificiales)⁸ en Mayotte a partir del 1 de enero de 2014. En Mayotte no existen instalaciones técnicas para la aplicación de las medidas necesarias para cumplir lo establecido en dicha Directiva en el ámbito de la radiación óptica artificial. Por consiguiente, es posible conceder una excepción a Francia del cumplimiento de determinadas disposiciones de dicha Directiva hasta el 31 de diciembre de 2017, siempre y cuando estas estructuras no estén disponibles en Mayotte y sin perjuicio de los principios generales de protección y prevención en el ámbito de la salud y la seguridad de los trabajadores.
- (8) Con el fin de garantizar un elevado nivel de protección de la salud y la seguridad de los trabajadores en el trabajo, debe garantizarse la consulta de los interlocutores sociales, deben reducirse al mínimo los riesgos derivados de la excepción y los trabajadores afectados deben beneficiarse de una vigilancia reforzada de la salud. Es importante reducir la duración de la excepción lo máximo posible. Por consiguiente, deben examinarse cada año las medidas nacionales que establecen excepciones y retirarse tan pronto como las circunstancias que las justifiquen dejen de existir.
- (9) En lo que respecta a la Directiva 2011/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2011, relativa a la aplicación de los derechos de los pacientes en la asistencia sanitaria transfronteriza⁹, su transposición exige una serie de adaptaciones para garantizar la continuidad de la asistencia y la información a los pacientes. Por consiguiente, es apropiado conceder a Francia un periodo adicional de 30 meses a partir del 1 de enero de 2014 para poner en práctica las disposiciones necesarias a fin de cumplir dicha Directiva en lo que respecta a Mayotte.
- (10) Procede, por tanto, modificar las Directivas 91/271/CEE, 1999/74/CE, 2000/60/CE, 2006/7/CE, 2006/25/CE y 2011/24/UE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1
Modificaciones de la Directiva 91/271/CE

La Directiva 91/271/CEE queda modificada como sigue:

- 1) En el artículo 3, se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

⁶ DO L 327 de 22.12.2000, p. 1.

⁷ DO L 64 de 4.3.2006, p. 37.

⁸ DO L 114 de 27.4.2006, p. 38.

⁹ DO L 88 de 4.4.2011, p. 45.

- «1 bis) No obstante lo dispuesto en la primera y la segunda frase del apartado 1, en lo que respecta a Mayotte, Francia velará por que todas las aglomeraciones urbanas dispongan de sistemas colectivos para las aguas residuales urbanas:
- a más tardar el 31 de diciembre de 2020 en el caso de las aglomeraciones con más de 10 000 equivalentes habitante, que cubran al menos el 70 % de la carga generada en Mayotte;
 - a más tardar el 31 de diciembre de 2027 para todas las aglomeraciones.».
- 2) En el artículo 4, se inserta el apartado 1 bis siguiente:
- «1 bis) No obstante lo dispuesto en el apartado 1, en lo que respecta a Mayotte, Francia velará por que las aguas residuales urbanas que entren en los sistemas colectores sean objeto, antes de verterse, de un tratamiento secundario o de un proceso equivalente:
- a más tardar el 31 de diciembre de 2020 para las aglomeraciones con más de 15 000 equivalentes habitante que, junto con las aglomeraciones mencionadas en el artículo 5, apartado 2 bis, cubran al menos el 70 % de la carga generada en Mayotte;
 - a más tardar el 31 de diciembre de 2027 para todas las aglomeraciones.».
- 3) El artículo 5 queda modificado como sigue:
- a) Se inserta el apartado 2 bis siguiente:
- «2 bis) No obstante lo dispuesto en el apartado 2, en lo que respecta a Mayotte, Francia velará por que las aguas residuales urbanas que entren en los sistemas colectores sean objeto, antes de ser vertidas en zonas sensibles, de un tratamiento más riguroso que el descrito en el artículo 4:
- a más tardar el 31 de diciembre de 2020 para las aglomeraciones con más de 10 000 equivalentes habitante que, junto con las aglomeraciones mencionadas en el artículo 4, apartado 1 bis, cubran al menos el 70 % de la carga generada en Mayotte;
 - a más tardar el 31 de diciembre de 2027 para todas las aglomeraciones.».
- 4) El artículo 17 queda modificado como sigue:
- a) En el apartado 1, se añade el párrafo siguiente:
- «No obstante lo dispuesto en el primer párrafo, en lo que respecta a Mayotte, Francia elaborará un programa para la aplicación de la presente Directiva a más tardar el 30 de junio de 2014.».
- b) En el apartado 2, se añade el párrafo siguiente:
- «No obstante lo dispuesto en el primer párrafo, en lo que respecta a Mayotte, Francia proporcionará a la Comisión la información sobre el programa a más tardar el 31 de diciembre de 2014.».

Artículo 2
Modificación de la Directiva 1999/74/CE

En el artículo 5 de la Directiva 1999/74/CE, se añade el apartado 3 siguiente:

«3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, en Mayotte, las gallinas ponedoras que estén poniendo el 1 de enero de 2014 y que se críen en esa fecha en las jaulas contempladas en el presente capítulo, podrán seguir criándose en este tipo de jaulas hasta el 31 de diciembre de 2014.

A partir del 1 de enero de 2014, no podrán construirse ni ponerse en servicio por primera vez en Mayotte las jaulas contempladas en el presente capítulo.

Los huevos procedentes de los establecimientos que críen gallinas ponedoras en las jaulas contempladas en el presente capítulo únicamente podrán comercializarse en el mercado local de Mayotte. Estos huevos y sus embalajes deberán estar claramente identificados con una marca especial, que permita realizar los controles necesarios. A más tardar el 1 de enero de 2014, deberá comunicarse a la Comisión una descripción clara de esta marca especial.».

Artículo 3
Modificaciones de la Directiva 2000/60/CE

La Directiva 2000/60/CEE queda modificada como sigue:

- 1) El artículo 4 queda modificado como sigue:
 - a) En el apartado 1, se añade el párrafo siguiente:

«En lo que respecta a Mayotte, el plazo mencionado en la letra a), incisos ii) y iii), la letra b), inciso ii) y la letra c), será el 22 de diciembre de 2021.».
 - b) En el apartado 4, la frase introductoria se sustituye por la siguiente:

«Los plazos establecidos en el apartado 1 podrán prorrogarse para la consecución progresiva de los objetivos relativos a las masas de agua, siempre que no haya nuevos deterioros del estado de la masa de agua afectada, cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:».
- 2) El artículo 11 queda modificado como sigue:
 - a) En el apartado 7, se añade el párrafo siguiente:

«En lo que respecta a Mayotte, los plazos mencionados en el primer párrafo serán el 22 de diciembre de 2015 y el 22 de diciembre de 2018 respectivamente.».
 - b) En el apartado 8, se añade el párrafo siguiente:

«En lo que respecta a Mayotte, el plazo mencionado en el primer párrafo será el 22 de diciembre de 2021.».
- 3) El artículo 13 queda modificado como sigue:
 - a) En el apartado 6, se añade el párrafo siguiente:

«En lo que respecta a Mayotte, el plazo mencionado en el primer párrafo será el 22 de diciembre de 2015.».
 - b) En el apartado 7, se añade el párrafo siguiente:

«En lo que respecta a Mayotte, el plazo mencionado en el primer párrafo será el 22 de diciembre de 2021.».

Artículo 4
Modificaciones de la Directiva 2006/7/CE

La Directiva 2006/7/CE queda modificada como sigue:

- 1) El artículo 5 queda modificado como sigue:
 - a) En el apartado 2, se añade el párrafo siguiente:

«En lo que respecta a Mayotte, el plazo mencionado en el primer párrafo será el 31 de diciembre de 2019.».
 - b) En el apartado 3, se añade el párrafo siguiente:

«En lo que respecta a Mayotte, el plazo mencionado en el primer párrafo será el 31 de diciembre de 2031.».
- 2) En el artículo 6, apartado 1, se añade el párrafo siguiente:

«En lo que respecta a Mayotte, el plazo mencionado en el primer párrafo será el 30 de junio de 2015.».
- 3) En el artículo 13, apartado 2, se añade el párrafo siguiente:

«En lo que respecta a Mayotte, el plazo mencionado en el primer párrafo será el 30 de junio de 2014.».

Artículo 5
Modificación de la Directiva 2006/25/CE

En la Directiva 2006/25/CE, se inserta el artículo 14 *bis* siguiente:

«Artículo 14 bis

1. Sin perjuicio de los principios generales de protección y prevención en el ámbito de la salud y la seguridad de los trabajadores, Francia podrá dejar de aplicar en Mayotte, hasta el 31 de diciembre de 2017, las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva en los casos en que esta aplicación precise instalaciones técnicas específicas y Mayotte no disponga de las mismas.

El primer párrafo no se aplica a las obligaciones establecidas en el artículo 5, apartado 1, de la presente Directiva, ni a las disposiciones de la presente Directiva que reflejen los principios generales establecidos en la Directiva 89/391/CEE.
2. Todas las excepciones de lo establecido en la presente Directiva que sean consecuencia de la aplicación de medidas vigentes el 1 de enero de 2014 o de la adopción de nuevas medidas irán precedidas de una consulta de los interlocutores sociales de conformidad con la legislación y las prácticas nacionales. Estas excepciones se aplicarán con unas condiciones que, teniendo en cuenta las circunstancias específicas imperantes en Mayotte, garanticen que los riesgos resultantes para los trabajadores se reduzcan al mínimo y que los trabajadores disfruten de una vigilancia reforzada de la salud.
3. Las medidas nacionales que introducen excepciones se examinarán cada año, previa consulta de los interlocutores sociales, y se retirarán tan pronto como dejen de existir las circunstancias que las justifican.»

Artículo 6
Modificación de la Directiva 2011/24/UE

En el artículo 21 de la Directiva 2011/24/UE, se añade el apartado 3 siguiente:

«3. No obstante lo dispuesto en la primera frase del apartado 1, Francia pondrá en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva con respecto a Mayotte a más tardar el 30 de junio de 2016.»

Artículo 7
Transposición

1. Francia adoptará y publicará las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva como sigue:
 - a) en lo que respecta al artículo 1, apartados 1, 2 y 3, a más tardar el 31 de diciembre de 2018;
 - b) en lo que respecta al artículo 1, apartado 4, a más tardar en las fechas contempladas en sus letras a) y b), respectivamente;
 - c) en lo que respecta al artículo 2, a más tardar el 1 de enero de 2014;
 - d) en lo que respecta al artículo 3, apartado 1, a más tardar el 31 de diciembre de 2018;
 - e) en lo que respecta al artículo 3, apartados 2 y 3, a más tardar en las fechas mencionadas en el mismo;
 - f) en lo que respecta al artículo 4, apartado 1, letra a), a más tardar el 31 de diciembre de 2018;
 - g) en lo que respecta al artículo 4, apartado 1, letra b), a más tardar el 30 de junio de 2021;
 - h) en lo que respecta al artículo 4, apartados 2 y 3, a más tardar en las fechas mencionadas en el mismo;
 - i) en lo que respecta al artículo 5, a más tardar el 1 de enero de 2014, salvo en caso de que Francia no recurra a la posibilidad prevista en dicho artículo;
 - j) en lo que respecta al artículo 6, a más tardar en la fecha contemplada en el mismo.

Francia comunicará inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando Francia adopte dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Francia establecerá las modalidades de la mencionada referencia.

2. Francia comunicará a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopte en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 8
Entrada en vigor

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

Artículo 9
Destinatario

El destinatario de la presente Directiva será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió d'Acció Exterior, Unió Europea i Cooperació.
Acord: Mesa del Parlament, 18.06.2013.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 26.06.2013 a l'01.07.2013).
Finiment del termini: 02.07.2013; 09:30 h.
Acord: Mesa del Parlament, 18.06.2013.

— **Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa a determinades normes per les quals es regeixen les demandes per danys i perjudicis per infraccions de les disposicions del dret de la competència dels estats membres i de la Unió Europea**

Tram. 295-00066/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 17.06.2013
Reg. 20915 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 18.06.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVA A DETERMINADAS NORMAS POR LAS QUE SE RIGEN LAS DEMANDAS POR DAÑOS Y PERJUICIOS POR INFRACCIONES DE LAS DISPOSICIONES DEL DERECHO DE LA COMPETENCIA DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y DE LA UNIÓN EUROPEA (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM(2013) 404 FINAL] [2013/0185 (COD)] {SWD(2013) 203 FINAL} {SWD(2013) 204 FINAL}

Estrasburgo, 11.6.2013
COM(2013) 404 final
2013/0185 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a determinadas normas por las que se rigen las demandas por daños y perjuicios por infracciones de las disposiciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 203 final}
{SWD(2013) 204 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1. Contexto general

El Reglamento n° 1/2003¹ desarrolla la normativa de la UE que prohíbe los acuerdos contrarios a la competencia (incluidos los cárteles) y los abusos de posición dominante («las normas de competencia de la UE»), que se establecen en los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («el Tratado»), al fijar las condiciones en las que la Comisión, las autoridades nacionales de competencia («ANC») y los órganos jurisdiccionales nacionales aplican estas disposiciones en casos concretos.

El Reglamento n° 1/2003 faculta a la Comisión y las ANC para aplicar los artículos 101 y 102 del Tratado². La Comisión puede imponer multas a las empresas que hayan infringido esas disposiciones³. Las competencias de las

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

¹ Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, DO L 1 de 4.1.2003, p. 1. Con efecto a partir del 1 de diciembre de 2009, los artículos 81 y 82 del Tratado CE han pasado a ser los artículos 101 y 102 del Tratado. Su sustancia no se ha modificado.

² Artículos 4 y 5 del Reglamento (CE) n° 1/2003, respectivamente.

autoridades nacionales de competencia se establecen en el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo. A la aplicación de las normas de competencia de la UE por parte de la Comisión y las ANC se le suele denominar aplicación pública de las normas de competencia de la UE.

Además de su aplicación pública, el efecto directo de los artículos 101 y 102 del Tratado hace que estas disposiciones generen derechos y obligaciones para los individuos, que pueden ser aplicados por los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros⁴. A ello se le denomina aplicación privada de la normativa de competencia de la UE.

Las reclamaciones de reparación de daños y perjuicios por infracción de los artículos 101 o 102 del Tratado constituyen un ámbito importante de aplicación privada de la legislación de competencia de la UE. Del efecto directo de las prohibiciones establecidas en los artículos 101 y 102 del Tratado se desprende que cualquier persona puede solicitar la reparación del perjuicio sufrido cuando exista una relación causal entre dicho perjuicio y la infracción de las normas de competencia de la UE⁵. Las partes perjudicadas han de poder solicitar reparación no solo por el daño emergente sufrido (*damnum emergens*) sino también por el lucro cesante del que han sido privadas (pérdida de beneficios o *lucrum cessans*), más intereses⁶. La indemnización del perjuicio ocasionado por la vulneración de las normas de competencia de la UE no puede obtenerse mediante la aplicación pública. La concesión de indemnizaciones queda al margen del ámbito de competencia de la Comisión y las autoridades nacionales de competencia y dentro del ámbito de los órganos jurisdiccionales nacionales y del Derecho y el procedimiento civil.

El cumplimiento de las normas de competencia de la UE se garantiza, por lo tanto, gracias a una aplicación pública estricta de estas normas por parte de la Comisión y las ANC, en combinación con su aplicación privada por los órganos jurisdiccionales nacionales.

2. Motivación y objetivos de la propuesta

La presente propuesta se propone garantizar la aplicación eficaz de las normas de competencia de la UE mediante:

- (i) la optimización de la interacción entre la aplicación pública y privada del Derecho de la competencia; y
- (ii) la garantía de que las víctimas de infracciones de las normas de competencia de la UE puedan obtener el pleno resarcimiento por el perjuicio sufrido.

La optimización de la interacción entre la aplicación pública y privada del Derecho de la competencia

La aplicación general de las normas de competencia de la UE se garantiza mejor mediante la aplicación complementaria, pública y privada. No obstante, se considera que el marco jurídico existente no regula adecuadamente la interacción entre las dos ramas de la aplicación de la normativa de competencia de la UE.

Una empresa que se plantee cooperar con una autoridad de competencia en el contexto de su programa de clemencia (por el que la empresa reconoce su participación en un cártel a cambio de la dispensa o una reducción de la multa) no puede saber en el momento de su cooperación si las víctimas de la infracción de la legislación de competencia tendrán acceso a la información que facilitó voluntariamente a la autoridad de competencia. En concreto, en su sentencia Pfleiderer dictada en 2011, el Tribunal Europeo de Justicia (en lo sucesivo, «el Tribunal»)⁷ consideró que, en ausencia de legislación de la UE, corresponde al órgano jurisdiccional nacional decidir, sobre la base de la legislación nacional y caso por caso, si permite la exhibición de documentos, incluidos los documentos de clemencia. Al adoptar dicha decisión, el órgano jurisdiccional nacional debe poner en la balanza tanto el interés de proteger la eficacia de la aplicación pública de las normas de competencia de la UE como el de garantizar el ejercicio efectivo del derecho al pleno resarcimiento. Ello podría dar lugar a discrepancias entre los Estados miembros e incluso dentro de ellos en relación con la exhibición de medios de prueba de los expedientes de las autoridades de competencia. Además, es probable que la incertidumbre resultante en cuanto a la posibilidad de exhibir información relacionada con los programas de clemencia pueda influir en una empresa a la hora de decidir si coopera o no con las autoridades de competencia en el marco de su programa de clemencia. En ausencia de una medida jurídicamente vinculante a escala de la UE, la eficacia de los programas de clemencia — que constituyen un instrumento muy importante en la aplicación pública de las normas de competencia de la UE — podría verse gravemente comprometida por el riesgo de exhibición de determinados documentos en las demandas por daños y perjuicios interpuestas ante los órganos jurisdiccionales nacionales.

La necesidad de regular la interacción de la aplicación privada y pública también se corroboró en las respuestas de los interesados a la consulta pública en relación con el Libro Blanco de 2008 sobre acciones de daños y perjuicios por

³ Artículo 23 del Reglamento (CE) nº 1/2003.

⁴ Artículo 6 del Reglamento (CE) nº 1/2003; véase también el asunto 127/73 BRT y SABAM, Rec. 1974, p. 51, apartado 16; el asunto C-282/95 Guérin Automobiles/Comisión, Rec. 1997, p. I-1503, apartado 39.

⁵ Véase el asunto C-453/99, Courage y Crehan, Rec. 2001, p. I-6297; los asuntos acumulados C-295/04 a C-298/04, Manfredi, Rec. 2006, p. I-6619; asunto Pfleiderer AG/Bundeskartellamt, Rec. 2011, p. I-5161; y el asunto C-199/11 Comunidad Europea / Otis NV y otros, Rec. 2012, p. I-0000.

⁶ Manfredi, véase la nota a pie de página 5, apartado 95.

⁷ Asunto C-360/09, Pfleiderer AG/Bundeskartellamt, Rec. 2011, p. I-5161.

incumplimiento de las normas comunitarias de defensa de la competencia (el «Libro Blanco»)⁸, y la consulta efectuada en 2011 a propósito de un planteamiento europeo coherente en relación con el recurso colectivo⁹. La resolución de mayo de 2012 de los directores de las autoridades europeas de competencia también subrayó la importancia de la protección de la documentación de clemencia en el contexto de las demandas civiles por daños y perjuicios¹⁰. El Parlamento Europeo ha recalcado repetidamente que la aplicación pública en el ámbito de la competencia es esencial, e instó a la Comisión a velar por que la aplicación privada no ponga en peligro la eficacia de los programas de clemencia, ni de los procedimientos de transacción¹¹.

Por lo tanto, el primer objetivo de la presente propuesta es optimizar la interacción entre la aplicación pública y la privada de las normas de competencia de la UE, asegurar que la Comisión Europea y las autoridades nacionales de competencia puedan mantener una política sólida de aplicación pública, y que las víctimas de una infracción del Derecho de la competencia puedan ser indemnizadas por el perjuicio sufrido.

Garantizar el ejercicio eficaz del derecho de las víctimas al pleno resarcimiento

El segundo objetivo es garantizar que las víctimas de infracciones de las normas de competencia de la UE puedan ser indemnizadas por el perjuicio sufrido.

Aunque el derecho al pleno resarcimiento está garantizado por el propio Tratado y forma parte del acervo comunitario, el ejercicio práctico del mismo suele resultar difícil o casi imposible debido a las normas y procedimientos que lo regulan. Aunque recientemente se han observado algunos signos de mejora en algunos Estados miembros, hasta la fecha la mayoría de las víctimas de infracciones de las normas de competencia de la UE no obtienen en la práctica el resarcimiento por el perjuicio sufrido.

Ya en su Libro Verde de 2005 sobre «Acciones de daños y perjuicios por incumplimiento de las normas comunitarias de defensa de la competencia»¹² (el «Libro Verde»), la Comisión identificó los principales obstáculos que se encontraban en el camino de un sistema más eficaz de demandas por daños y perjuicios ocasionados por infracciones de la normativa *antitrust*. Hoy en día, esos mismos obstáculos siguen existiendo en la gran mayoría de los Estados miembros y se refieren a:

- i) la obtención de las pruebas necesarias para demostrar un asunto;
- ii) la falta de mecanismos eficaces de recurso colectivo, especialmente para los consumidores y las PYME;
- iii) la falta de normas claras sobre la defensa «passing-on»;
- iv) la ausencia de valor probatorio claro de las resoluciones de las ANC;
- v) la posibilidad de interponer una demanda por daños y perjuicios una vez que una autoridad de competencia haya constatado una infracción; y
- vi) cómo cuantificar el perjuicio ocasionado por una infracción de la normativa *antitrust*.

Además de estos obstáculos sustanciales específicos que dificultan la indemnización eficaz, se ha demostrado que existe una gran diversidad en lo que respecta a las normas jurídicas nacionales que regulan las demandas por daños y perjuicios y que, en los últimos años, esa diversidad no ha dejado de aumentar. Esta variedad de normas jurídicas nacionales puede provocar inseguridad jurídica para todas las partes implicadas en las demandas por daños y perjuicios por infracciones de la normativa *antitrust*, lo que a su vez lleva a una aplicación privada ineficaz de las normas de competencia, en particular en asuntos transfronterizos.

Para poner remedio a esta situación, el segundo gran objetivo de la presente propuesta es garantizar que en toda Europa las víctimas de infracciones de las normas de competencia de la UE tengan acceso a mecanismos eficaces para obtener el pleno resarcimiento por el perjuicio sufrido. Ello conducirá a unas condiciones de competencia más equitativas para las empresas en el mercado interior. Además, si aumenta la probabilidad de que los infractores de los artículos 101 o 102 del Tratado tengan que soportar los costes de su infracción, no solo evitará que sean las víctimas de la conducta ilícita las que deban soportarlos, sino que también constituirá un incentivo para lograr una mayor observancia de las normas de competencia de la UE.

⁸ COM (2008) 165 final; véase también el documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto al Libro Blanco, SEC (2008) 404.

⁹ Consulta pública hacia «Hacia un planteamiento europeo coherente del recurso colectivo», véase http://ec.europa.eu/competition/consultations/2011_collective_redress/index_en.html.

¹⁰ Resolución de la reunión de los directores de las autoridades europeas de competencia de 23 de mayo de 2012, *Protección de la documentación de clemencia en el contexto de los daños y perjuicios*, que puede consultarse en: http://ec.europa.eu/competition/ecn/leniency_material_protection_en.pdf.

¹¹ Véanse las resoluciones del Parlamento Europeo de 2 de febrero de 2012, «Hacia un planteamiento europeo coherente del recurso colectivo» (2011/2089 (INI)): <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2012-21> y en relación con el informe anual sobre la política de competencia de la UE (2011/2094(INI)): <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2012-21>

¹² COM(2005) 672 final; véase también el documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto al Libro Verde, SEC(2005) 1732.

Para lograr ese objetivo, la Comisión presentó propuestas concretas en su Libro Blanco de 2008. En la consulta pública sobre el Libro Blanco, la sociedad civil y los actores institucionales, como el Parlamento Europeo¹³ y el Comité Económico y Social Europeo¹⁴, acogieron favorablemente estas medidas y solicitaron la adopción de una legislación específica de la UE sobre las demandas por daños y perjuicios¹⁵.

1.3. Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

- Reglamento nº 1/2003 del Consejo, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 101 y 102 del Tratado.
 - Con arreglo al artículo 2, la carga de la prueba de una infracción del artículo 101, apartado 1, o del artículo 102 del Tratado recaerá sobre la parte que la alegue. En caso de que la parte demandada reclame el beneficio del artículo 101, apartado 3, del Tratado, recaerá sobre ella la carga de la prueba de que se cumplen las condiciones de dicho apartado. Estas normas se aplican tanto a la aplicación pública como a las demandas de indemnización por el perjuicio ocasionado por una infracción de los artículos 101 o 102 del Tratado.
 - El artículo 15, apartado 1, establece que, en los procedimientos de aplicación de los artículos 101 o 102 del Tratado, los órganos jurisdiccionales nacionales pueden solicitar a la Comisión que esta les remita la información que obre en su poder. En la Comunicación de la Comisión relativa a la cooperación entre la Comisión y los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros de la UE en la aplicación de los artículos 101 y 102 del Tratado¹⁶ se desarrolla la interpretación y la aplicación práctica de esta disposición.
 - El artículo 16, apartado 1, establece que, cuando los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncien sobre acuerdos, decisiones o prácticas en virtud de los artículos 101 o 102 del Tratado que ya hayan sido objeto de una decisión de la Comisión, aquellos no podrán adoptar resoluciones incompatibles con la decisión adoptada por la Comisión. Los órganos jurisdiccionales nacionales deben evitar asimismo adoptar resoluciones susceptibles de entrar en conflicto con una decisión prevista por la Comisión en procedimientos que ya haya incoado. A tal fin, corresponde a los órganos jurisdiccionales nacionales apreciar si procede suspender el procedimiento de que conozcan.
- El Reglamento nº 44/2001 del Consejo contiene normas sobre la competencia, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil¹⁷. De acuerdo con las condiciones establecidas en este Reglamento, los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros son competentes para conocer de las demandas por daños y perjuicios y las sentencias dictadas a propósito de dichas demandas se reconocen y ejecutan en otros Estados miembros.
- El Reglamento nº 1206/2001 del Consejo regula la cooperación entre los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros en el ámbito de la obtención de pruebas en materia civil o mercantil, por lo que abarca las demandas por daños y perjuicios por infracción de la normativa *antitrust*¹⁸.
- El artículo 6, apartado 3, del Reglamento nº 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo establece las normas relativas a la legislación aplicable en las demandas por daños y perjuicios por infracción de la normativa *antitrust*¹⁹.
- El Reglamento nº 861/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰ establece un proceso europeo de escasa cuantía, que pretende simplificar y acelerar los litigios relativos a los procesos de escasa cuantía en asuntos transfronterizos y reducir costes.

¹³ Resolución del Parlamento Europeo, de 26 de marzo de 2009, relativa al Libro Blanco sobre «Acciones de daños y perjuicios por incumplimiento de las normas comunitarias de defensa de la competencia» (2008/2154 (INI)).

¹⁴ Dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 25 de marzo de 2009, relativo al Libro Blanco sobre «Acciones de daños y perjuicios por incumplimiento de las normas comunitarias de defensa de la competencia», DO C 228 de 22.9.2009, p. 40.

¹⁵ Véase la Resolución del Parlamento Europeo, de 2 de febrero de 2012, sobre el Informe anual sobre la política de competencia de la UE [2011/2094(INI)].

¹⁶ DO C 101 de 27.4.2004, p. 54.

¹⁷ Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, DO L 12 de 16.1.2001, p. 1. Este Reglamento ha sido sustituido recientemente por el Reglamento (UE) nº 1215/2012, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, DO L 351 de 20.12.2012, p. 1, que en su mayor parte entrará en vigor el 10 de enero de 2015.

¹⁸ Reglamento (CE) nº 1206/2001 del Consejo, de 28 de mayo de 2001, relativo a la cooperación entre los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros en el ámbito de la obtención de pruebas en materia civil o mercantil, DO L 174 de 27.6.2001, p. 1.

¹⁹ Reglamento (CE) nº 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II), DO L 199 de 31.7.2007, p. 40.

²⁰ Reglamento (CE) nº 861/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, por el que se establece un proceso europeo de escasa cuantía, DO L 199 de 31.7.2007, p. 1.

- La Directiva 2008/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo exige a los Estados miembros que ofrezcan una posibilidad de mediación en todos los asuntos en materia civil y mercantil, por lo que abarca las demandas por daños y perjuicios²¹.
- El artículo 15, apartado 4, del Reglamento n° 773/2004 de la Comisión²² determina que los documentos obtenidos mediante el acceso al expediente de la Comisión solo se utilizarán a efectos de procedimientos judiciales o administrativos para la aplicación de los artículos 101 y 102 del Tratado. La Comunicación de la Comisión sobre el acceso al expediente²³ establece normas más detalladas en lo que se refiere al acceso al expediente de la Comisión y la utilización de dichos documentos.
- La Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel (la «Comunicación de clemencia»)²⁴ contiene normas sobre las condiciones en las que las empresas pueden cooperar con la Comisión en el marco de su programa de clemencia con el fin de obtener la dispensa o la reducción de su multa en un asunto de cártel. En el apartado 33, determina que el acceso a las declaraciones de las empresas solo se concede a los destinatarios de un pliego de cargos, siempre que, junto con los letrados que han obtenido acceso en su nombre, no realicen ninguna copia por medios mecánicos o electrónicos de cualquier otra información de la declaración de empresa y que la información de la declaración de empresa se utilice únicamente a los efectos mencionados en la Comunicación sobre clemencia. No se concede a otras partes, como los denunciantes, acceso a dichas declaraciones. Esta protección específica de las declaraciones de empresa ya no se justifica cuando el solicitante exhiba su contenido a un tercero. Además, la Comunicación de la Comisión sobre el desarrollo de los procedimientos de transacción con vistas a la adopción de decisiones con arreglo a los artículos 7 y 23 del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo en casos de cártel (la «Comunicación sobre los procedimientos de transacción»)²⁵ establece el marco por el cual se recompensa la cooperación con la Comisión en la realización de las acciones ejercitadas con vistas a la aplicación del artículo 101 del Tratado en casos de cártel (el «procedimiento de transacción»). Su apartado 39 contiene normas sobre la exhibición de las solicitudes de transacción a los órganos jurisdiccionales nacionales.

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

2.1. Consulta de las partes interesadas

Tanto el Libro Verde de 2005 como el Libro Blanco de 2008 suscitaron un amplio debate entre las partes interesadas y recibió un gran número de observaciones²⁶. La consulta pública puso de manifiesto un amplio apoyo al planteamiento general de la Comisión de autorizar las demandas por daños y perjuicios por infracción de la normativa *antitrust*. Quienes respondieron a la consulta acogieron favorablemente el principio rector de la indemnización y la opción que de ello se deriva de no sugerir medidas tales como las acciones colectivas al estilo de las establecidas en los Estados Unidos, un amplio intercambio de información prejudicial o los daños y perjuicios múltiples, cuyo principal objetivo sería el de disuasión. Se constató un reconocimiento generalizado de los obstáculos que impiden el resarcimiento eficaz de las víctimas de infracciones de las normas de competencia. Sin embargo, se manifestaron diversas opiniones en relación con las medidas sustantivas sugeridas para resolver los problemas.

En 2011, la Comisión celebró una consulta pública sobre un planteamiento europeo coherente ante el recurso colectivo²⁷. A raíz de las respuestas recibidas y de la posición del Parlamento Europeo²⁸, la Comisión optó por un planteamiento horizontal en este asunto en lugar de incluir en la presente propuesta disposiciones específicas de política de competencia sobre el recurso colectivo. La adopción de un planteamiento horizontal contempla normas comunes en materia de recurso colectivo para todos los ámbitos políticos en los que a menudo se producen daños y perjuicios dispersos en los que es difícil para los consumidores y las PYME obtener un resarcimiento. A modo de

²¹ Directiva 2008/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, sobre ciertos aspectos de la mediación en asuntos civiles y mercantiles, DO L 136 de 24.5.2008, p. 3.

²² Reglamento (CE) n° 773/2004 de la Comisión, de 7 de abril de 2004, relativo al desarrollo de los procedimientos de la Comisión con arreglo a los artículos 81 y 82 del Tratado CE, DO L 123 de 27.4.2004, p. 18.

²³ Comunicación de la Comisión relativa a las normas de acceso al expediente de la Comisión en los supuestos de aplicación de los artículos 81 y 82 del Tratado CE, los artículos 53, 54 y 57 del Acuerdo EEE, y el Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, DO C 325 de 22.12.2005, p. 7.

²⁴ Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en asuntos de cartel, DO C 298 de 8.12.2006, p. 17.

²⁵ DO C 167 de 2.7.2008, p. 1.

²⁶ Las observaciones por escrito recibidas por la Comisión durante la consulta pública pueden consultarse en las direcciones siguientes: http://ec.europa.eu/competition/antitrust/actionsdamages/green_paper_comments.html (consulta sobre el Libro Verde) y http://ec.europa.eu/competition/antitrust/actionsdamages/white_paper_comments.html (consulta sobre el Libro Blanco).

²⁷ Véase la nota a pie de página 9.

²⁸ Véase la nota a pie de página 9.

²⁸ Resolución del Parlamento Europeo, de 2 de febrero de 2012, sobre «Hacia un planteamiento europeo coherente del recurso colectivo» [2011/2089(INI)]: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getdoc.do?type=ta&language=en&reference=p7-ta-2012-21>.

primera medida de un planteamiento sobre el recurso colectivo, la Comisión adoptó la Comunicación «Hacia un marco horizontal europeo para el recurso colectivo»²⁹ y una Recomendación de la Comisión sobre los principios comunes aplicables a los mecanismos de recurso colectivo de cesación o de indemnización en los Estados miembros en caso de violación de los derechos reconocidos por el Derecho de la Unión³⁰.

En 2011 la Comisión llevó a cabo una consulta pública sobre un proyecto de documento orientativo sobre la cuantificación del perjuicio causado por infracciones de la normativa *antitrust*³¹. En este documento se analiza en profundidad una serie de métodos utilizados para cuantificar el perjuicio en las demandas por daños y perjuicios y explica sus ventajas e inconvenientes. Las instituciones y otras partes interesadas se mostraron, en general, a favor de la idea de ofrecer orientaciones no vinculantes sobre la cuantificación del perjuicio causado por las infracciones de la normativa *antitrust*³².

2.2. Obtención y utilización de asesoramiento externo

La Comisión encargó estudios externos para la elaboración del Libro Verde de 2005³³, para el Libro Blanco de 2008³⁴ y para el proyecto de documento orientativo sobre la cuantificación de daños y perjuicios de 2011³⁵.

2.3. Evaluación de impacto

La propuesta de Directiva fue precedida de una evaluación de impacto, que se basaba en gran medida en las conclusiones de la evaluación de impacto del Libro Blanco. En particular, no se reconsideraron las medidas que habían quedado excluidas del Libro Blanco debido a su probable ineficacia o sus costes excesivos.

El informe de evaluación de impacto³⁶ se centró en cuatro opciones relativas a una iniciativa de seguimiento destinada a optimizar la interacción entre la aplicación pública y privada de las normas de competencia de la UE y garantizar un marco legal más eficaz para las demandas por daños y perjuicios por infracciones de las normas de competencia de la UE en toda Europa. Las opciones iban desde no actuar a escala de la UE, hasta dos opciones de adoptar una solución legalmente vinculante en la UE, pasando por un planteamiento de normas indicativas.

Se considera que la opción preferida, que constituye la base de la presente propuesta de Directiva, es la forma más rentable de alcanzar los objetivos fijados. Tiene en cuenta tanto las principales observaciones recibidas durante las consultas públicas realizadas a lo largo de los últimos ocho años como las últimas novedades legislativas y judiciales a nivel nacional y de la UE.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Base jurídica de la propuesta

La elección de la base jurídica de una medida europea debe fundarse en elementos objetivos susceptibles de control jurisdiccional. Entre dichos elementos figuran, en especial, la finalidad y el contenido del acto. La presente propuesta se basa en los artículos 103 y 114 del Tratado, ya que persigue dos objetivos igualmente importantes, que están vinculados entre sí de forma indisoluble, a saber: a) desarrollar los principios enunciados en los artículos 101 y 102 del Tratado y b) garantizar una mayor igualdad de condiciones para las empresas que operan en el mercado interior, y facilitar las condiciones para que los ciudadanos y las empresas ejerzan los derechos que les confiere el mercado interior.

En lo que se refiere al primer objetivo, el Tribunal ha precisado que la plena eficacia de las normas de competencia de la UE y, en concreto, el efecto práctico de las prohibiciones en ellas establecidas se pondrían en peligro si no existiera la posibilidad de que cualquier persona ejerciera el derecho a exigir la indemnización de daños y perjuicios por las pérdidas ocasionadas por todo contrato o conducta susceptible de restringir o falsear la competencia. El Tribunal ha

²⁹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Hacia un marco horizontal europeo de recurso colectivo, COM(2013) 401 final.

³⁰ Recomendación de la Comisión sobre los principios comunes aplicables a los mecanismos de recurso colectivo de cesación o de indemnización en los Estados miembros en caso de violación de los derechos reconocidos por el Derecho de la Unión, C(2013) 3539 final.

³¹ Consulta pública sobre un proyecto de documento orientativo – Cuantificación del daño en las acciones de daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 del Tratado, que puede consultarse en: http://ec.europa.eu/competition/consultations/2011_actions_damages/draft_guidance_paper_es.pdf.

³² Las observaciones recibidas en el marco de la consulta pública están disponibles en: http://ec.europa.eu/competition/consultations/2011_actions_damages/index_en.html#contributions.

³³ *Study on the conditions of claims for damages in case of infringement of EC competition rules*, disponible en la siguiente página web: <http://ec.europa.eu/competition/antitrust/actionsdamages/study.html>.

³⁴ *Making antitrust damages actions more effective in the EU: welfare impact and potential scenarios*, que puede consultarse en: http://ec.europa.eu/competition/antitrust/actionsdamages/files_white_paper/impact_study.pdf.

³⁵ *Quantifying antitrust damages — Towards non-binding guidance for courts*, que puede consultarse en: http://ec.europa.eu/competition/antitrust/actionsdamages/quantification_study.pdf.

³⁶ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, Informe sobre la Evaluación de Impacto, Demandas por daños y perjuicios ocasionados por infracción de las normas *antitrust* de la UE, Estrasburgo 11-6-2013, SWD(2013) 203 final.

considerado que las demandas por daños y perjuicios afianzan la aplicación de las normas de competencia de la UE y, por lo tanto, pueden contribuir de manera significativa al mantenimiento de una competencia efectiva en la UE³⁷. Al tratar de mejorar las condiciones en las que las partes perjudicadas pueden reclamar daños y perjuicios y de optimizar la interacción entre la aplicación privada y pública de los artículos 101 y 102 del TFUE, la presente propuesta desarrolla estas disposiciones. Ello significa que la propuesta de Directiva ha de estar basada en el artículo 103 del Tratado.

Sin embargo, esta base jurídica no basta en sí misma porque tanto la finalidad como el contenido de la Directiva propuesta la trascienden. En efecto, el objetivo de la propuesta de Directiva es más amplio que el de la aplicación de los artículos 101 y 102 del TFUE. La actual divergencia de las normas nacionales que regulan las demandas por daños y perjuicios por infracciones de las normas de competencia de la UE, incluida la interacción de tales demandas con la aplicación pública de dichas normas, ha creado unas condiciones netamente desiguales en el mercado interior. Estas marcadas diferencias ya se habían descrito en un estudio comparativo³⁸ realizado en 2004 y en el Libro Blanco de 2008 y su evaluación de impacto adjunta. Desde entonces, estas diferencias se han incrementado debido a la evolución divergente en materia legislativa y judicial en solo unos cuantos Estados miembros.

Un ejemplo de divergencia lo constituyen las diferentes normas nacionales aplicables al acceso a los medios de prueba. A excepción de unos cuantos Estados miembros, la falta de normas apropiadas en relación con la exhibición de documentos en los procedimientos tramitados ante un órgano jurisdiccional nacional significa que las víctimas de las infracciones de la normativa de competencia que traten de que se les resarza por el perjuicio ocasionado no gozan de un acceso eficaz a las pruebas. Otros ejemplos se refieren a las normas nacionales sobre «passing-on» o de costes excesivos repercutidos (en las que las diferencias existentes tienen implicaciones significativas en la capacidad de los compradores directos e indirectos para solicitar la reparación eficaz de daños y perjuicios y, a su vez, en las posibilidades del demandado de eludir la indemnización del perjuicio causado), al valor probatorio de las resoluciones de las ANC en posteriores demandas por daños y perjuicios y a las normas nacionales que sean pertinentes para la cuantificación del perjuicio ocasionado por las infracciones de las normas *antitrust* (por ejemplo, la existencia de una presunción de perjuicio).

Como consecuencia de esta marcada diversidad de las legislaciones nacionales, los demandantes consideran que las normas aplicables en algunos Estados miembros son mucho más adecuadas para interponer de manera eficaz una demanda por daños y perjuicios ocasionados por infracciones de la normativa *antitrust* en dichos Estados miembros que en otros. Estas diferencias provocan desigualdades e incertidumbre en cuanto a las condiciones en las que las partes perjudicadas, tanto los ciudadanos como las empresas, pueden ejercer el derecho a reparación que emana del Tratado, y afectan a la eficacia de este derecho. En caso de que las normas sobre competencia permitan que un demandante interponga su demanda en uno de dichos Estados miembros «favorables» y de que dicho demandante disponga de los recursos e incentivos necesarios para hacerlo, es mucho más probable, por lo tanto, que ejerza efectivamente su derecho a indemnización que emana de la UE que si no puede entablar una demanda en dichos Estados. Como las partes perjudicadas con reclamaciones de menor cuantía o menos recursos tienden a elegir el foro de su Estado miembro de establecimiento para solicitar la reparación de daños y perjuicios (siendo una de las razones que los consumidores y las pequeñas empresas no pueden permitirse elegir una jurisdicción más favorable), las divergencias entre las normas nacionales pueden producir condiciones desiguales en lo que respecta a la interposición de demandas por daños y perjuicios, y ello podría afectar a la competencia en los mercados en los que operan estas partes perjudicadas.

De modo similar, estas notables diferencias implican que las empresas establecidas y que operan en Estados miembros distintos están expuestas a niveles netamente distintos de riesgo de que sean consideradas responsables de haber infringido el Derecho de la competencia. Esta aplicación desigual del derecho de la UE a indemnización puede dar lugar a una ventaja competitiva para las empresas que hayan infringido los artículos 101 o 102 del Tratado, pero que no tengan su sede o no operen en uno de estos Estados miembros «favorables». En sentido contrario, la aplicación desigual desincentiva el ejercicio de los derechos de establecimiento y el suministro de bienes o la prestación de servicios en aquellos Estados miembros en los que se aplique con mayor eficacia el derecho a reparación. Por tanto, las diferencias en los regímenes de responsabilidad civil pueden afectar negativamente a la competencia y se corre el riesgo de que falseen de manera sensible el correcto funcionamiento del mercado interior.

Con el fin de garantizar unas condiciones de competencia más igualitarias para las empresas que operan en el mercado interior y mejorar las condiciones para que las partes perjudicadas ejerzan los derechos que les confiere el mercado interior, es conveniente, por lo tanto, reforzar la seguridad jurídica y reducir las diferencias que existen entre los Estados miembros en cuanto a las normas nacionales por las que se rigen las demandas por daños y perjuicios ocasionados por infracciones de la normativa *antitrust*.

La medida en que se persigue la aproximación de las normas nacionales no se limita a las demandas por daños y perjuicios por infracciones del Derecho de la competencia de la UE sino también de las normas de competencia nacionales, cuando se aplican en paralelo. En particular, cuando una infracción que tiene una incidencia en el comercio

³⁷ Véase la nota a pie de página 5.

³⁸ Véase la nota a pie de página 33.

entre los Estados miembros también infringe la normativa de competencia nacional, las demandas por daños y perjuicios basadas en ella han de cumplir los mismos estándares establecidos para las infracciones del Derecho de la competencia de la UE.

La aproximación de las normas sustantivas y procedimentales nacionales realizada con el fin de garantizar que no se falsee la competencia en el mercado interior y el pleno ejercicio de los derechos y libertades que los ciudadanos y las empresas de ellas obtienen no es meramente accesoria respecto al objetivo de velar por la aplicación efectiva de las normas de competencia de la UE. Esta conclusión no solo resulta de los objetivos, sino también de las disposiciones específicas de la Directiva propuesta. El contenido de la propuesta de Directiva no puede quedar plenamente abarcado por el artículo 103 del Tratado porque también modifica las normas nacionales en vigor relativas al derecho a solicitar la reparación de daños y perjuicios por infracciones del Derecho nacional de la competencia, aunque solo sea por lo que respecta a las conductas contrarias a la competencia que tengan una incidencia en el comercio entre los Estados miembros y en relación con las cuales también sea de aplicación, por tanto, la legislación de competencia de la UE³⁹. De ello resulta que el ámbito de aplicación de la Directiva propuesta, como se deduce no solo de sus objetivos, sino también de sus contenidos, va más allá de desarrollar los artículos 101 y 102 del Tratado e implica que la Directiva propuesta también ha de estar basada en el artículo 114 del TFUE.

Estos objetivos interdependientes, aunque distintos, de la Directiva propuesta no pueden perseguirse por separado, mediante la adopción de dos instrumentos diferentes. Por ejemplo, no es posible dividir la Directiva propuesta en un primer instrumento, basado en el artículo 103 del TFUE, que aproxime las normas nacionales en materia de demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 y 102 del TFUE, y un segundo, basado en el artículo 114 del TFUE, que requiera que los Estados miembros apliquen las mismas normas sustantivas y procedimentales a las demandas por daños y perjuicios por infracciones de la normativa de competencia nacional. Esta elección no puede hacerse por razones sustantivas y de procedimiento.

Desde un punto de vista sustantivo, el vínculo indisoluble entre los dos objetivos independientes sustenta las medidas concretas que los persiguen. Por ejemplo, las excepciones a la exhibición y los límites de responsabilidad desarrollan plenamente los artículos 101 y 102, incluso en las reclamaciones basadas en vulneraciones de la normativa nacional de competencia, cuando esta se ha aplicado en paralelo a las disposiciones del Tratado. Por otra parte, debido a la necesidad de que exista seguridad jurídica y unas condiciones de competencia equitativas en el mercado interior, se han de aplicar las mismas normas a las infracciones del Derecho de la competencia de la UE y de la normativa nacional de competencia (cuando esta se aplique en paralelo a las normas de la UE). Desde el punto de vista procedimental, y para no perjudicar el equilibrio institucional en el procedimiento legislativo de la UE, la única manera de lograr normas uniformes para las dos situaciones es la adopción de un único instrumento jurídico en el mismo procedimiento.

Por estas razones, el contenido de la iniciativa no se divide en dos instrumentos independientes sino que se aborda conjuntamente en la propuesta de Directiva, que, por lo tanto, se ha de basar en los artículos 103 y 114 del Tratado.

3.2. Principio de subsidiariedad (artículo 5, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea)

La propuesta de Directiva se ajusta al principio de subsidiariedad, dado que sus objetivos no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, y hay una necesidad y un valor evidentes de que se tomen medidas a escala de la UE. Un acto jurídicamente vinculante a nivel de la UE estará en mejores condiciones de garantizar el pleno desarrollo de los artículos 101 y 102 del Tratado mediante normas comunes que permitan interponer demandas por daños y perjuicios en toda la UE y que se creen unas condiciones más equitativas en el mercado interior.

Más concretamente, puede considerarse que la propuesta de Directiva se ajusta al principio de subsidiariedad por las siguientes razones:

- Existe un riesgo importante de que, sin una reglamentación a escala de la UE de la interacción entre la aplicación pública y la privada, y en particular una norma europea común relativa a la disponibilidad, a efectos de las demandas por daños y perjuicios, de información procedente de un expediente de una autoridad de competencia, se resienta la aplicación pública eficaz por parte de la Comisión y las ANC. Este extremo puede ilustrarse más claramente por lo que se refiere a la información que las empresas hayan dado voluntariamente a las autoridades de competencia en el marco de su programa de clemencia. La imprevisibilidad que se deriva del hecho de que cada órgano jurisdiccional nacional tiene que decidir sobre una base *ad hoc* y con arreglo a las normas nacionales aplicables si concede acceso a esta información relacionada con la clemencia no puede resolverse adecuadamente con legislaciones nacionales potencialmente divergentes. Dado que la Comisión y las ANC pueden intercambiar información en el marco de la REC, los solicitantes potenciales de clemencia probablemente tengan en cuenta la legislación nacional que ofrezca el nivel más bajo de protección (por miedo a que, llegado el caso, sea esa ANC la que se pronuncie sobre su asunto). Por tanto, el nivel percibido de protección de la información sobre clemencia vendrá determinado por la legislación nacional que ofrezca el nivel de protección más escaso, en detrimento

³⁹ Véase en la sección 4.1.

de las normas aplicables en otros Estados miembros. Así pues, en relación con la interacción entre la aplicación pública y la privada es necesario elaborar una norma que sea común a todos los Estados miembros. Eso solo se puede lograr a nivel de la UE.

- La experiencia muestra que, en ausencia de legislación de la UE, la mayoría de los Estados miembros no establecen por propia iniciativa un marco eficaz para la indemnización de las víctimas de las infracciones de los artículos 101 y 102 del Tratado, como ha exigido el Tribunal en repetidas ocasiones. Desde la publicación del Libro Verde y el Libro Blanco de la Comisión, solo un reducido número de Estados miembros han promulgado leyes destinadas a permitir las demandas por daños y perjuicios y hasta eso se suele circunscribir a cuestiones específicas que no cubren toda la gama de medidas previstas por la presente propuesta. A pesar de las pocas medidas adoptadas por algunos Estados miembros, sigue habiendo, por tanto, una carencia de indemnización eficaz de las víctimas de infracciones de las normas *antitrust* de la UE. Solo la introducción de nuevos incentivos a nivel europeo pueden crear un marco jurídico que garantice una reparación eficaz y vele por el derecho de tutela judicial efectiva, tal como se establece en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.
- Actualmente existe una evidente desigualdad entre los Estados miembros en cuanto al nivel de tutela judicial de los derechos garantizados por el Tratado, que puede causar el falseamiento de la libre competencia y del adecuado funcionamiento del mercado interior. El resultado es una clara disparidad hasta en el contenido del derecho a indemnización garantizado por la legislación de la UE. Más concretamente, una demanda interpuesta con arreglo al Derecho de un Estado miembro puede llevar a la plena recuperación de la pérdida sufrida por el demandante, mientras que una demanda interpuesta por una infracción idéntica en otro Estado miembro puede llevar a una indemnización significativamente inferior o incluso a que no se conceda indemnización alguna. Esta disparidad se incrementa si, como sucede actualmente, solo algunos de ellos mejoran las condiciones en virtud de las cuales las víctimas de una infracción de la normativa *antitrust* pueden solicitar reparación por el daño sufrido. La dimensión transnacional de los artículos 101 y 102 del Tratado y su vínculo intrínseco con el funcionamiento del mercado interior exige medidas a nivel de la UE.

3.3. Principio de proporcionalidad (artículo 5, apartado 4, del Tratado de la Unión Europea)

En términos de proporcionalidad, la Directiva propuesta no excede de lo necesario para alcanzar sus objetivos, a saber: garantizar una protección eficaz de la aplicación pública de la normativa de competencia en toda la UE, y velar por el acceso de las víctimas de infracciones del Derecho de competencia a un mecanismo verdaderamente eficaz para obtener el pleno resarcimiento del perjuicio sufrido, protegiendo al mismo tiempo los intereses legítimos de los demandados y terceros.

Con arreglo a la propuesta de Directiva, dichos objetivos se alcanzan con el menor coste posible. Los costes potenciales para los ciudadanos y las empresas son proporcionados en relación con los objetivos perseguidos. Ya con el Libro Blanco se dio un primer paso en esta dirección al excluir medidas más radicales (por ejemplo, los daños y perjuicios múltiples, las demandas colectivas de exclusión voluntaria y ambiciosas normas en materia de exhibición). Las medidas para lograr este equilibrio fueron acogidas favorablemente durante las consultas públicas. Las salvaguardias incluidas en la propuesta de Directiva consolidan aún más este equilibrio reduciendo los costes potenciales (especialmente los de los litigios), sin comprometer el derecho a reparación. Además, a efectos de la presente propuesta, ya se han descartado algunas de las medidas propuestas en el Libro Blanco, como el recurso colectivo y las normas sobre el requisito de conducta culpable. Por último, el hecho de que el tipo de acto jurídico elegido sea la directiva está en consonancia con el principio de que se debería intervenir lo menos posible, siempre que se alcancen los objetivos perseguidos.

3.4. La directiva como instrumento jurídicamente vinculante más apropiado

La mejor manera de perseguir los objetivos de la presente propuesta es mediante una directiva. Es el instrumento legislativo más adecuado para que las medidas se apliquen de manera eficaz y se facilite una adaptación adecuada en los sistemas jurídicos de los Estados miembros:

- Una directiva obliga a los Estados miembros a alcanzar los objetivos y a incorporar las medidas en su Derecho nacional sustantivo y procedimental. La directiva deja más libertad a los Estados miembros a la hora de aplicar una medida de la UE que un Reglamento, pues se deja a su elección los instrumentos más adecuados para aplicar las medidas contenidas en la misma. Ello les permite garantizar la coherencia de estas normas con su marco jurídico sustantivo y procedimental en vigor.
- Por otro lado, una directiva es un instrumento flexible que permite introducir normas comunes en ámbitos del Derecho nacional que son cruciales para el funcionamiento del mercado interior y la eficacia de las acciones de reparación de daños, ofreciendo garantías adecuadas en toda la UE, al tiempo que deja un margen suficiente a los distintos Estados miembros para tomar medidas adicionales, si así lo desean.
- Por último, la directiva evita adoptar iniciativas innecesarias cuando las disposiciones nacionales de los Estados miembros ya están en consonancia con las medidas propuestas.

4. EXPLICACIÓN DETALLADA DE LA PROPUESTA

4.1. Ámbito de aplicación y definiciones (Capítulo I: artículos 1 a 4)

La Directiva propuesta pretende mejorar las condiciones en las que puede obtenerse la indemnización por el perjuicio ocasionado por a) infracciones de las normas de competencia de la UE, y b) infracciones de las disposiciones de la normativa nacional de competencia en la medida en que estas últimas sean aplicadas por una autoridad nacional de competencia o un órgano jurisdiccional nacional en el mismo asunto y de forma paralela a las normas de competencia de la UE. Dicha aplicación paralela tiene su base en el modo en que el Reglamento (CE) n° 1/2003 regula la relación entre los artículos 101 y 102 del Tratado y las legislaciones nacionales en materia de competencia. El Reglamento (CE) n° 1/2003 establece que, cuando las autoridades nacionales de competencia o los órganos jurisdiccionales nacionales apliquen su Derecho nacional de competencia a acuerdos a tenor del artículo 101 que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros, también han de aplicar el artículo 101. De modo similar, cuando apliquen la normativa nacional de competencia a toda práctica abusiva prohibida por el artículo 102, también aplicarán el artículo 102⁴⁰. En los casos en que se solicite indemnización tanto por la infracción de la normativa de competencia de la UE como de la nacional, conviene que a estas acciones de reparación de daños y perjuicios les sean de aplicación las mismas normas sustantivas y de procedimiento. La aplicación de normas divergentes en materia de responsabilidad civil por una determinada conducta contraria a la competencia no solo haría inviable la tramitación del asunto por parte de los jueces, sino que también supondría un factor de inseguridad jurídica para todas las partes implicadas y podría provocar resultados contradictorios en función de si el órgano jurisdiccional nacional considera el caso como una infracción de la normativa de competencia nacional o de la UE, obstaculizando así la aplicación efectiva de dichas normas. Así pues, la propuesta de Directiva hace referencia a las demandas por daños y perjuicios por «infracciones de las normas de competencia nacionales o de la UE» o conjuntamente a «infracciones del Derecho de la competencia», por lo que «normativa nacional de competencia» se define en sentido estricto con el fin de abarcar solo los asuntos en los que se aplica en paralelo a la legislación de competencia de la UE.

La propuesta de Directiva establece normas que i) garantizan que a toda persona física o jurídica perjudicada por infracciones de las normas de competencia se le conceda una protección equivalente en toda la Unión, y pueda ejercer de forma eficaz su derecho de la UE al pleno resarcimiento a través de demandas por daños y perjuicios ante los órganos jurisdiccionales nacionales; y ii) optimizan la interacción entre tales demandas de reparación de daños y perjuicios y la aplicación pública de las normas de competencia.

El artículo 2 recuerda el acervo comunitario sobre el derecho de la UE al pleno resarcimiento. La propuesta de Directiva asume, por tanto, un planteamiento compensatorio: su objetivo es lograr que quienes hayan sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción de las normas de competencia sean indemnizados por la empresa o empresas que haya violado la normativa.

El artículo 2 también recuerda el acervo comunitario en lo relativo a la legitimación y la definición del perjuicio que se ha de compensar. El concepto de daño emergente a que se refiere este artículo se ha tomado de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y no excluye ningún tipo de perjuicio (material o inmaterial) que hubiera podido ser causado por una infracción de las normas de competencia.

El artículo 3 recuerda los principios de eficacia y equivalencia que deberán respetar las normas y los procedimientos nacionales relativos a las demandas por daños y perjuicios.

4.2. Exhibición de los medios de prueba (Capítulo II: artículos 5 a 8)

La constatación de una infracción de las normas de competencia, la cuantificación de daños y perjuicios por infracciones de la normativa *antitrust* y la acreditación del vínculo de causalidad entre la infracción y el perjuicio sufrido suelen requerir un análisis factual y económico complejo. La mayor parte de los medios de prueba pertinentes que el demandante necesitará para acreditar los hechos se encuentra en posesión del demandado o de terceros y no suele ser conocida o estar al alcance del demandante («asimetría de la información»). Es un hecho ampliamente reconocido que la dificultad del demandante para obtener todas las pruebas necesarias constituye en muchos Estados miembros uno de los obstáculos más importantes en las demandas por daños y perjuicios en asuntos de competencia. En la medida en que la carga de la prueba recaiga sobre la empresa (presuntamente) infractora⁴¹, también esta puede necesitar tener acceso a pruebas que obren en poder del demandante o de un tercero. Por tanto, ambas Partes en el procedimiento pueden pedir al juez que ordene la exhibición de información.

El régimen de exhibición que establece la propuesta de Directiva se basa en el planteamiento adoptado en la Directiva 2004/48/CE relativa al respeto de los derechos de propiedad intelectual⁴². Su objetivo es garantizar que en todos los Estados miembros exista un nivel mínimo de acceso efectivo a los medios de prueba que necesiten los demandantes y/o los demandados para acreditar su reclamación de reparación de daños y perjuicios ocasionados por infracción de la

⁴⁰ Artículo 3, apartado 1, del Reglamento n° 1/2003.

⁴¹ P. ej. en lo que respecta a la defensa «passing-on», véase la sección 4.4.

⁴² Directiva 2004/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa al respeto de los derechos de propiedad intelectual, DO L 157 de 30.4.2004, p. 45.

normativa *antitrust*, y/o su correspondiente defensa. Al mismo tiempo, la propuesta de Directiva evita establecer unas obligaciones de exhibición demasiado amplias y costosas que pudieran ocasionar cargas innecesarias para las partes implicadas y el riesgo de abusos. La Comisión también ha prestado especial atención a garantizar que la propuesta sea compatible con los distintos ordenamientos jurídicos de los Estados miembros. A tal efecto, la propuesta sigue la tradición de la gran mayoría de los Estados miembros y se fundamenta en la función esencial del órgano jurisdiccional ante el que se entable una demanda por daños y perjuicios: la exhibición de los medios de prueba que obren en poder de la parte contraria o un tercero solo puede ser ordenada por un juez y está sometida a una tutela judicial estricta y activa en cuanto a su necesidad, alcance y proporcionalidad.

Los órganos jurisdiccionales nacionales deben tener a su disposición medidas eficaces para proteger cualesquiera secretos comerciales u otra información confidencial que se exhiban en el curso del procedimiento. Además, la exhibición no debe permitirse cuando sea contraria a determinados derechos y obligaciones, como por ejemplo la obligación de secreto profesional. También es necesario que los órganos jurisdiccionales puedan imponer sanciones lo suficientemente disuasorias como para impedir la destrucción de pruebas pertinentes, o la negativa a cumplir una orden de exhibición.

Para evitar que la exhibición de los medios de prueba ponga en peligro la aplicación pública de las normas de competencia por parte de una autoridad de competencia, la propuesta de Directiva establece también límites comunes a escala de la Unión Europea a la exhibición de las pruebas incluidas en el expediente de una autoridad de defensa de la competencia:

- (a) En primer lugar, la propuesta contempla la protección absoluta de dos tipos de documentos que se consideran cruciales para la eficacia de los instrumentos de aplicación pública. Los documentos a que se hace referencia son las declaraciones de empresa en el marco de un programa de clemencia y las solicitudes de transacción. La exhibición de estos documentos amenaza con afectar gravemente la eficacia del programa de clemencia y de los procedimientos de transacción. Según la propuesta de Directiva, el órgano jurisdiccional nacional no puede en ningún caso ordenar la exhibición de tales documentos en una demanda por daños y perjuicios.
- (b) En segundo lugar, establece un régimen de protección temporal de aquellos documentos que las partes hayan elaborado específicamente a efectos del procedimiento de ejecución pública (por ejemplo, las respuestas de las partes al requerimiento de información de la autoridad) o que la autoridad de competencia haya elaborado en el transcurso del procedimiento (por ejemplo, un pliego de cargos). Estos documentos solo pueden exhibirse a efectos de una demanda por daños y perjuicios ocasionados por infracción de la normativa *antitrust* una vez que la autoridad de competencia haya dado por concluido el procedimiento.
- (c) Además de limitar la capacidad de los órganos jurisdiccionales nacionales para ordenar la exhibición, las anteriores medidas de protección también deben aplicarse cuando los documentos protegidos se hayan obtenido en el contexto de procedimientos de aplicación pública (por ejemplo, en el ejercicio del derecho de defensa de las partes). Por lo tanto, cuando una de las partes en la demanda de indemnización de daños y perjuicios hubiera obtenido dichos documentos del expediente de una autoridad de competencia, no serán admisibles como prueba en una demanda por daños y perjuicios (para los documentos de la categoría a) o solo lo serán si la autoridad haya dado por concluido su procedimiento (para documentos de la categoría b).
- (d) Los documentos que no estén incluidos en las categorías anteriores pueden ser exhibidos por orden judicial en cualquier momento. Sin embargo, si así lo hacen, los órganos jurisdiccionales nacionales deben abstenerse de ordenar la exhibición de medios de pruebas por referencia a la información facilitada a una autoridad de competencia a efectos de su procedimiento⁴³. Mientras la investigación esté en marcha, dicha exhibición podría obstaculizar el procedimiento de aplicación pública, pues supondría revelar la información que figure en el expediente de una autoridad de competencia y, por tanto, podría utilizarse para desvelar la estrategia de investigación de la autoridad. Sin embargo, la selección de documentos ya existentes que se presenten a una autoridad de competencia a efectos del litigio es en sí misma relevante, dado que se invita a las empresas a facilitar medios de prueba específicos con vistas a su cooperación. La voluntad de las empresas de proporcionar estos medios de prueba de forma exhaustiva o selectiva cuando cooperen con las autoridades de competencia puede verse entorpecida por las solicitudes de exhibición que identifiquen a una categoría de documentos por referencia a su presencia en el expediente de una autoridad de competencia en lugar de por su tipo, naturaleza u objeto (por ejemplo, solicitudes de todos los documentos que figuren en el expediente de una autoridad de competencia o todos los documentos remitidos a ella por una parte). Por consiguiente, el órgano jurisdiccional debe considerar, por regla general, que dichas solicitudes generales de exhibición documental son desproporcionadas y no se ajustan al deber de la parte solicitante de especificar las categorías de medios de prueba con la mayor precisión y exactitud posible.

⁴³ Obviamente, la misma limitación se aplica cuando los órganos jurisdiccionales nacionales ordenan la exhibición de documentos de la categoría b), una vez que una autoridad de competencia haya concluido el procedimiento.

- (e) Por último, para evitar que los documentos obtenidos a través del acceso al expediente de una autoridad de competencia se conviertan en objeto comercial, únicamente la parte que tuvo acceso al expediente (o su sucesor legal de los derechos relativos a la solicitud) debe poder utilizar estos documentos como prueba en una demanda por daños y perjuicios.

Con el fin de ser coherentes con las normas relativas a la exhibición y el uso de determinados documentos extraídos del expediente de una autoridad de competencia, es necesario modificar también las normas en vigor relativas al desarrollo de los procedimientos de la Comisión establecidas en el Reglamento nº 773/2004⁴⁴ de la Comisión, especialmente por lo que respecta al acceso al expediente de la Comisión y al uso de documentos obtenidos de él, y las comunicaciones interpretativas publicadas por la Comisión⁴⁵. La Comisión tiene la intención de llevarlo a la práctica una vez que la presente Directiva haya sido adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo.

4.3. Efecto de las resoluciones nacionales, plazos de prescripción y responsabilidad conjunta y solidaria (Capítulo III: artículos 9 a 11)

4.3.1. Efecto probatorio de las decisiones nacionales

De conformidad con el artículo 16, apartado 1, del Reglamento nº 1/2003, las decisiones de la Comisión relativas a los procedimientos en virtud del artículo 101 o 102 del Tratado tienen efecto probatorio en demandas posteriores por daños y perjuicios, ya que un órgano jurisdiccional nacional no puede adoptar resoluciones susceptibles de entrar en conflicto con dichas decisiones de la Comisión⁴⁶. Es conveniente otorgar un efecto similar a las resoluciones firmes de infracción adoptadas por las autoridades nacionales de competencia (o por un órgano jurisdiccional nacional de revisión). Si ya se ha adoptado una resolución de infracción y ha adquirido carácter firme, la posibilidad de que la empresa infractora volviese a plantear las mismas cuestiones en posteriores reclamaciones por daños sería ineficiente, generaría inseguridad jurídica y daría lugar a costes innecesarios para todas las partes implicadas y el poder judicial.

El efecto probatorio de las resoluciones firmes de infracción adoptadas por las autoridades nacionales de competencia que se propone no implica merma alguna de la tutela judicial para las empresas afectadas, ya que las resoluciones de infracción adoptadas por las autoridades nacionales de competencia siguen siendo susceptibles de recurso jurisdiccional. Por otra parte, en toda la UE, las empresas disfrutaban de un nivel comparable de protección de sus derechos de defensa, consagrados en el artículo 48, apartado 2, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE. Por último, los derechos y obligaciones de los órganos jurisdiccionales nacionales que establece el artículo 267 del Tratado no se verán afectados por esta norma.

4.3.2. Plazos de prescripción

Con el fin de brindar a las víctimas de una infracción de la normativa de competencia una oportunidad razonable de interponer una demanda por daños y perjuicios, garantizando al mismo tiempo un nivel adecuado de seguridad jurídica para todas las partes involucradas, la Comisión propone que las normas nacionales sobre plazos de prescripción para una demanda por daños y perjuicios:

- den a las víctimas el tiempo suficiente (al menos cinco años) para interponer una demanda después de conocer la infracción, el perjuicio causado por ella y la identidad del infractor;
- eviten que un plazo de prescripción empiece a contar antes del día en que cese una infracción continua o repetida; y
- en caso de que una autoridad de competencia incoe un procedimiento en relación con una presunta infracción, se suspenda al menos un año el plazo de prescripción para entablar una demanda por daños y perjuicios en relación con dicha infracción una vez que una resolución sea firme o cese de cualquier otra forma el procedimiento.

4.3.3. Responsabilidad conjunta y solidaria

En caso de que varias empresas infrinjan conjuntamente las normas de competencia (normalmente en el caso de un cártel), conviene que sean conjunta y solidariamente responsables de la totalidad del perjuicio causado por la infracción. Si bien la propuesta de Directiva se basa en esta norma general, introduce algunas modificaciones en relación con el régimen de responsabilidad de los beneficiarios de dispensa. El objetivo de estas modificaciones es salvaguardar el atractivo de los programas de clemencia de la Comisión y de las autoridades nacionales de

⁴⁴ Reglamento (CE) nº 773/2004 de la Comisión, de 7 de abril de 2004, relativo al desarrollo de los procedimientos de la Comisión con arreglo a los artículos 81 y 82 del Tratado CE, DO L 123 de 27.4.2004, p. 18.

⁴⁵ Comunicación de la Comisión relativa a la cooperación entre la Comisión y los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros de la UE para la aplicación de los artículos 81 y 82 CE, DO C 101 de 27.4.2004, p. 54; Comunicación de la Comisión relativa a las normas de acceso al expediente de la Comisión en los supuestos de aplicación de los artículos 81 y 82 del Tratado CE, los artículos 53, 54 y 57 del Acuerdo EEE, y el Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, DO C 325 de 22.12.2005, p. 7; y Comunicación de la Comisión de sobre el desarrollo de los procedimientos de transacción con vistas a la adopción de decisiones con arreglo a los artículos 7 y 23 del Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo en casos de cártel, DO C167 de 2.7.2008, p. 1.

⁴⁶ Asunto C-199/11, Comunidad Europea / Otis y otros, Rec. 2012, p. I-0000.

competencia, que son instrumentos clave en la detección de cárteles y, por tanto, de crucial importancia para la eficacia de la aplicación pública de las normas de competencia.

De hecho, como resulta menos probable que los beneficiarios de clemencia recurran una resolución de infracción, para ellos suele convertirse en firme antes que para otros miembros del mismo cártel, con lo que los beneficiarios de clemencia podrían ser los primeros contra quienes se dirijan las demandas por daños y perjuicios. Para limitar las desventajosas consecuencias de este riesgo, sin cercenar indebidamente las posibilidades de que las partes perjudicadas puedan obtener el pleno resarcimiento de las pérdidas sufridas, se propone limitar la responsabilidad del beneficiario de la dispensa, así como la contribución que adeuda a los coinfractores en concepto de responsabilidad conjunta y solidaria, al perjuicio que causara a sus propios compradores directos o indirectos o, en el caso de un cártel de compra, a sus proveedores directos o indirectos. En caso de que un cártel solo hubiera causado perjuicios a terceros distintos de los clientes/proveedores de las empresas infractoras, el beneficiario de la dispensa solo será responsable de su cuota de los daños causados por el cártel. La fórmula para calcular dicha cuota (por ejemplo, volumen de negocios, cuota de mercado, papel en el cártel, etc.) queda a la discreción de los Estados miembros, siempre que se respeten los principios de eficacia y equivalencia.

No obstante, la protección de los beneficiarios de dispensa no puede interferir con el derecho de la UE de las víctimas al pleno resarcimiento. Por tanto, la limitación propuesta a la responsabilidad del beneficiario de dispensa no puede ser absoluta: el beneficiario de dispensa sigue siendo plenamente responsable como deudor de último recurso si las partes perjudicadas no pueden obtener pleno resarcimiento de los demás infractores. Para garantizar la eficacia de esta excepción, los Estados miembros deben asegurarse de que las partes perjudicadas aún pueden reclamar una indemnización al beneficiario de dispensa cuando tengan conocimiento de que no puedan obtener pleno resarcimiento de los demás participantes en el cártel.

4.4. Repercusión de los costes excesivos (*passing-on*) (Capítulo IV: artículos 12 a 15)

Quienes hayan sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción de las normas de competencia tienen derecho a indemnización, independientemente de si son compradores directos o indirectos. Las partes perjudicadas tienen derecho a indemnización por el daño emergente (perjuicio por coste excesivo) y por el lucro cesante. Cuando una parte perjudicada haya reducido su daño emergente repercutiéndolo, parcial o totalmente, a sus propios compradores, la pérdida así repercutida ya no constituye un perjuicio por el que la parte que la haya repercutido tenga derecho a ser indemnizada. No obstante, en caso de repercusión, es probable que el incremento del precio por parte del comprador directo ocasione una reducción del volumen de ventas. Ese lucro cesante, así como el daño emergente que no se repercutió (en caso de repercusión parcial), sigue siendo un perjuicio ocasionado por una infracción de la normativa *antitrust* por el que la parte perjudicada puede reclamar una indemnización.

Si el perjuicio se sufre como consecuencia de una infracción que se refiere a un suministro a la empresa infractora, también podría haber repercusión de abajo arriba en la cadena de suministro. Tal sería el caso, por ejemplo, cuando, como consecuencia de un cártel de compra, los proveedores de los cartelistas cobran precios más bajos, y dichos proveedores exigen a su vez precios más bajos a sus propios suministradores.

Con el fin de garantizar que solo los compradores directos e indirectos que realmente hayan sufrido perjuicio por coste excesivo puedan reclamar la reparación, la propuesta de Directiva reconoce explícitamente la posibilidad de que la empresa infractora invoque la defensa «*passing-on*».

Sin embargo, en situaciones en las que el coste excesivo se repercutiera a personas físicas o jurídicas en el siguiente nivel de la cadena de suministro a las que resulte legalmente imposible exigir una indemnización, dicha defensa no puede ser invocada. Cabe la posibilidad de que los compradores indirectos se enfrenten a la imposibilidad legal de reclamar compensación alguna sobre la base de las normas nacionales de causalidad (incluidas las normas sobre previsibilidad y lejanía). No estaría justificado permitir la defensa «*passing-on*» cuando resulte imposible, desde un punto de vista jurídico, que reclame una compensación quien presuntamente hubiera sido objeto de la repercusión del coste excesivo, pues implicaría que la empresa infractora queda liberada indebidamente de responsabilidad por el perjuicio por ella causado. La carga de la prueba de la repercusión siempre recae en la empresa infractora. En el caso de una demanda de reparación de daños y perjuicios interpuesta por un comprador indirecto, ello implica una presunción refutable conforme a la cual, en determinadas condiciones, tuvo lugar una repercusión de costes excesivos a dicho comprador indirecto. Por lo que respecta a la cuantificación de la repercusión del coste excesivo, el órgano jurisdiccional nacional debe estar facultado para calcular qué cuota del coste excesivo se ha repercutido al nivel de los compradores indirectos en el litigio de que conoce. Cuando partes perjudicadas situadas en distintos niveles de la cadena de suministro interpongan distintas demandas por daños y perjuicios referidas a la misma infracción de la normativa de competencia, los órganos jurisdiccionales nacionales deben tener debidamente en cuenta, siempre que así lo autoricen las normas nacionales o de la UE en vigor, las demandas paralelas o previas (o resoluciones resultantes de estas demandas) a fin de evitar una compensación insuficiente o excesiva del perjuicio ocasionado por dicha infracción y fomentar la coherencia entre las resoluciones dictadas en tales procedimientos conexos. Las demandas que estén siendo tramitadas ante órganos jurisdiccionales de Estados miembros distintos pueden considerarse conexas a tenor del

artículo 30 del Reglamento nº 1215/2012⁴⁷, lo que implica que tienen una relación tan estrecha que sería oportuno tramitarlas y juzgarlas conjuntamente a fin de evitar resoluciones que pudieran ser irreconciliables si los asuntos fueran juzgados separadamente. Como consecuencia de ello, todo órgano jurisdiccional distinto de aquel al que se haya sometido el litigio en primer lugar podrá suspender el procedimiento o inhibirse, si el órgano jurisdiccional requerido en primer lugar es competente para conocer de las causas en cuestión y si su acumulación es conforme a la legalidad vigente.

Por consiguiente, tanto el Reglamento nº 1215/2012 como la presente propuesta de Directiva aspiran a fomentar la coherencia entre las resoluciones dictadas en demandas conexas. Para ello, la Directiva propuesta tiene un ámbito de aplicación incluso más amplio que el Reglamento nº 1215/2012, pues también abarca las demandas posteriores por daños y perjuicios en relación con la misma infracción de la normativa de competencia, interpuestas por demandantes que se encuentren en distintos niveles de la cadena de suministro. Estas demandas pueden ser interpuestas ante el mismo órgano jurisdiccional, diversos órganos jurisdiccionales del mismo Estado miembro o diferentes órganos jurisdiccionales de distintos Estados miembros. En todos los casos, la propuesta de Directiva fomenta la coherencia de resoluciones y procedimientos conexos.

4.5. Cuantificación del perjuicio (capítulo V: artículo 16)

Demostrar y cuantificar el perjuicio causado por las infracciones de la normativa *antitrust* suele ser muy costoso y comporta una gran cantidad de elementos factuales, pues puede requerir la aplicación de complejos modelos económicos. Para ayudar a las víctimas de un cártel a cuantificar el perjuicio causado por la infracción de la normativa de competencia, la presente propuesta de Directiva contempla una presunción refutable en lo que respecta a la existencia de perjuicio resultante de un cártel. Partiendo de la constatación de que más de nueve de cada diez cárteles ocasionan sin duda un coste excesivo ilícito⁴⁸, resultará más sencillo y menos costoso a la parte perjudicada demostrar que, como consecuencia del cártel, se aplicaron precios más elevados que en la situación hipotética de que el cártel no hubiera existido.

La empresa infractora podría refutar esta presunción y utilizar los medios de prueba que obren en su poder para demostrar que el cártel no ocasionó perjuicio. La carga de la prueba recae, por tanto, en la parte que ya tenga en su poder las pruebas necesarias para satisfacer ese requisito. De esta forma se evitan los costes de exhibición, que muy probablemente serían necesarios para que las partes perjudicadas acreditasen la existencia de perjuicio.

Al margen de la presunción anterior, la cuantificación del perjuicio ocasionado por las infracciones de la normativa *antitrust* se rige por normas y procedimientos nacionales. Estas normas y procedimientos han de ajustarse, sin embargo, a los principios de equivalencia y eficacia. De acuerdo con este último en particular, la carga y el nivel de la prueba no puede hacer imposible o excesivamente difícil la satisfacción del derecho de la parte perjudicada a indemnización por daños y perjuicios. En términos de cuantificación del perjuicio ocasionado por infracciones de la normativa *antitrust*, en el que la situación real tiene que compararse con una situación hipotética contrafáctica, ello implica que los jueces han de poder estimar el importe del perjuicio. Ello aumenta la probabilidad de que las víctimas reciban realmente un importe de indemnización adecuado por el perjuicio sufrido.

Con el fin de facilitar la cuantificación del perjuicio por parte de los órganos jurisdiccionales nacionales, la Comisión ofrece también orientaciones no vinculantes sobre este tema en su Comunicación sobre la cuantificación del perjuicio en las acciones de daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea⁴⁹. La Comunicación va acompañada por un documento de trabajo de los servicios de la Comisión que adopta la forma de una guía práctica sobre la cuantificación del perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de las normas de competencia de la UE. Esta guía práctica explica las ventajas e inconvenientes de los distintos métodos y técnicas disponibles para cuantificar el perjuicio ocasionado por las infracciones de la normativa *antitrust*. Asimismo presenta y comenta una serie de ejemplos prácticos, que ilustran los efectos habituales que suelen producir las infracciones de las normas de competencia de la UE y cómo pueden aplicarse en la práctica los métodos y técnicas disponibles.

4.6. Resolución consensual de litigios (Capítulo VI: artículos 17 y 18)

Uno de los principales objetivos de la propuesta de Directiva consiste en permitir que las víctimas de una infracción de la normativa de competencia obtengan el pleno resarcimiento del perjuicio sufrido. Este objetivo puede alcanzarse interponiendo una demanda por daños y perjuicios ante los órganos jurisdiccionales o mediante una solución extrajudicial consensuada entre las partes. Para incentivar que las partes resuelvan sus litigios de forma consensuada, la propuesta de Directiva pretende optimizar el equilibrio entre las resoluciones extrajudiciales y las demandas por daños y perjuicios.

⁴⁷ Reglamento (UE) nº 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, DO L 351 de 20.12.2012, p. 1.

⁴⁸ *Quantifying antitrust damages — Towards non-binding guidance for courts*, disponible en: http://ec.europa.eu/competition/antitrust/actionsdamages/quantification_study.pdf, p. 91.

⁴⁹ Comunicación relativa a la cuantificación del perjuicio en las demandas por daños y perjuicios ocasionados por infracción de los artículos 101 o 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, C(2013) 3440.

Así pues, la propuesta contiene las siguientes disposiciones:

- i) la suspensión de los plazos de prescripción para interponer demandas por daños y perjuicios mientras la empresa infractora y la parte perjudicada estén inmersas en un proceso de resolución consensual;
- ii) la suspensión del procedimiento en curso mientras dure la resolución consensual del litigio;
- iii) la deducción de la cuota del perjuicio imputable al infractor que participe en el procedimiento consensual del importe de daños y perjuicios reclamados por la parte perjudicada que participe en este mismo procedimiento; por lo que se refiere al resto de la reclamación, el infractor que participe en un procedimiento consensual solo podría estar obligado a abonar daños y perjuicios si los coinfractores que no participen en procedimientos consensuados no estuvieran en condiciones de resarcir plenamente a la parte perjudicada; y
- iv) los daños y perjuicios abonados mediante resoluciones consensuadas deben tomarse en consideración a la hora de determinar el importe de la contribución que un infractor que participe en un procedimiento consensual ha de abonar a raíz de una orden posterior de abono de daños y perjuicios; en este contexto, se entiende por «contribución» el importe que se exige al infractor que haya participado en un procedimiento consensual y que no era demandado en la demanda por daños y perjuicios, que abone a sus coinfractores condenados a abonar daños y perjuicios, con el fin de contribuir a estos últimos según las normas de responsabilidad conjunta y solidaria.

5. IMPLICACIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta de Directiva no tiene ninguna repercusión presupuestaria.

6. INFORMACIÓN ADICIONAL

6.1. Derogación de disposiciones legales vigentes

La presente propuesta no deroga ningún acto legislativo anterior.

6.2. Revisión

El artículo 21 de la propuesta de Directiva obliga a la Comisión a informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre sus efectos a más tardar cinco años después de que haya expirado la fecha límite para su transposición a la legislación nacional.

Una vez adoptada la propuesta de Directiva, la Comisión seguirá supervisando el marco jurídico aplicable a las demandas por daños y perjuicios de las infracciones de la normativa *antitrust* en los Estados miembros, centrándose fundamentalmente en la consecución efectiva de los dos principales objetivos de la Directiva propuesta, a saber:

- i) la optimización de la interacción entre la aplicación pública y privada del Derecho de la competencia; y
- ii) la garantía de que las víctimas de infracciones de las normas de competencia de la UE puedan obtener el pleno resarcimiento del perjuicio sufrido.

La Comisión evaluará si la Directiva consigue eliminar realmente las ineficacias y obstáculos que impiden el pleno resarcimiento de las víctimas de las infracciones de la normativa *antitrust* y si funciona correctamente la interacción entre la aplicación pública y la privada de la normativa de competencia, de forma que se garantice la tutela óptima del Derecho de la competencia de la UE. Formando parte de este proceso de seguimiento, la Comisión proseguirá su diálogo con todas las partes interesadas pertinentes.

Por último, se llevará a cabo una evaluación *ex post* por lo que se refiere a la necesidad de nuevas modificaciones una vez que las medidas propuestas por la Directiva se apliquen plenamente en los Estados miembros, es decir, al menos cinco años después de finalizado el plazo de transposición de la Directiva.

6.3. Documentos explicativos

La propuesta de Directiva establece medidas específicas para aproximar las normas sustantivas y procedimentales nacionales por las que se rigen las demandas por daños y perjuicios entabladas por infracciones de las disposiciones de la normativa de competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea. Varias son las obligaciones jurídicas que emanan de la Directiva propuesta. Por tanto, su transposición efectiva requerirá que se introduzcan modificaciones específicas y concretas en las correspondientes normas nacionales. Con el fin de que la Comisión pueda verificar su correcta aplicación, no basta, por tanto, que los Estados miembros transmitan el texto de las normas de desarrollo, pues puede que sea necesario realizar una evaluación general del régimen resultante en el Derecho nacional. Por estas razones, los Estados miembros también deben remitir a la Comisión documentos explicativos en los que se indiquen qué disposiciones nuevas o ya existentes de la legislación nacional se destinan a implementar las medidas concretas establecidas en la Directiva propuesta.

6.4. Espacio Económico Europeo

La propuesta de Directiva se refiere a la aplicación efectiva de los artículos 101 y 102 del Tratado, optimizando la interacción entre la aplicación pública y la privada de estas disposiciones, y mejorando las condiciones en virtud de las cuales las víctimas de las infracciones de las normas de competencia pueden reclamar daños y perjuicios. De ese modo, la propuesta de Directiva contribuye además al buen funcionamiento del mercado interior, al crear unas condiciones de competencia más equilibradas tanto para las empresas que infrinjan las normas de competencia como para las víctimas de esta conducta ilegal. Como consecuencia de estos objetivos en los ámbitos de la competencia y del mercado interior, que forman parte de las normas jurídicas delEEE, la propuesta es pertinente a efectos delEEE.

2013/0185 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a determinadas normas por las que se rigen las demandas por daños y perjuicios por infracciones de las disposiciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea

(Texto pertinente a efectos delEEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y, en particular, sus artículos 103 y 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea⁵⁰,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁵¹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (denominado en lo sucesivo el Tratado) son disposiciones de orden público y deben aplicarse eficazmente en toda la Unión para garantizar que no se falsee la competencia en el mercado interior.
- (2) La aplicación pública de estas disposiciones del Tratado es responsabilidad de la Comisión, que hace uso de las facultades que le confiere el Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea⁵² (en lo sucesivo, el Reglamento (CE) n° 1/2003). Las autoridades nacionales de competencia, que pueden adoptar las decisiones que figuran en el artículo 5 del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, también se encargan de la aplicación pública.
- (3) Los artículos 101 y 102 del Tratado producen efectos directos en las relaciones entre los individuos y generan, para las personas afectadas, derechos y obligaciones que los órganos jurisdiccionales nacionales deben aplicar. Por tanto, los órganos jurisdiccionales nacionales también tienen una función esencial en la aplicación de las normas de competencia (la aplicación privada). Al pronunciarse sobre los litigios entre particulares salvaguardan los derechos subjetivos que emanan del Derecho de la Unión, por ejemplo mediante el resarcimiento de daños y perjuicios a las víctimas de infracciones. La plena efectividad de los artículos 101 y 102 del Tratado, y en particular el efecto práctico de las prohibiciones en ellos establecidas, exigen que cualquier persona, ya se trate de una persona física, incluidos los consumidores y las empresas, o una autoridad pública, pueda reclamar una indemnización ante los órganos jurisdiccionales nacionales por el perjuicio causado por una infracción de estas disposiciones. Este derecho de la Unión a compensación se aplica igualmente a las infracciones de los artículos 101 y 102 por parte de empresas públicas o de empresas titulares de derechos especiales o exclusivos de los Estados miembros a tenor del artículo 106 del Tratado.
- (4) El derecho de la Unión a una compensación por daños y perjuicios por infracciones de la normativa *antitrust* exige que todos los Estados miembros cuenten con normas de procedimiento que garanticen su ejercicio eficaz. La necesidad de que existan recursos procesales eficaces también se deriva del derecho a la tutela

⁵⁰ DO C de, p..

⁵¹ DO C de, p..

⁵² DO L 1 de 4.1.2003, p. 1. Con efecto a partir del 1 de diciembre de 2009, los artículos 81 y 82 del Tratado CE han pasado a ser, respectivamente, los artículos 101 y 102 del TFUE. Las dos series de disposiciones son en sustancia idénticas.

- judicial efectiva, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 47, apartado 1, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea⁵³ y en el artículo 19, apartado 1, párrafo segundo, del Tratado de la Unión Europea.
- (5) Para garantizar la eficaz aplicación pública y privada de las normas de competencia, es necesario regular cómo se coordinan las dos formas de aplicación, por ejemplo las condiciones de acceso a los documentos en poder de las autoridades de competencia. Esta coordinación a nivel de la Unión también evitará la divergencia entre las normas aplicables, lo cual podría poner en peligro el buen funcionamiento del mercado interior.
- (6) De conformidad con el artículo 26, apartado 2, del Tratado, el mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores, en el que está garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales. Existen notables diferencias entre las normas de los Estados miembros por las que se rigen actualmente las demandas por daños y perjuicios contra las infracciones de la normativa de competencia nacional o de la UE. Estas diferencias provocan incertidumbre en cuanto a las condiciones en que las partes perjudicadas pueden ejercer el derecho a la indemnización que les confiere el Tratado y afectar a la eficacia sustantiva de este derecho. Dado que las partes perjudicadas suelen optar por el foro de su Estado miembro de establecimiento al exigir la indemnización por daños y perjuicios, las discrepancias entre las normas nacionales da lugar a condiciones de competencia desiguales en lo que respecta a las demandas por daños y perjuicios y pueden afectar a la competencia en los mercados en los que desarrollen su actividad las partes perjudicadas y las empresas infractoras.
- (7) Las empresas establecidas y que operan en Estados miembros distintos están sujetas a normas procedimentales que afectan significativamente en qué medida pueden ser consideradas responsables de las infracciones del Derecho de la competencia. Esta aplicación desigual del derecho de la Unión a compensación puede dar lugar a una ventaja competitiva para algunas empresas que infringieran los artículos 101 o 102 del Tratado y desincentivar el ejercicio de los derechos de establecimiento y suministro de bienes o prestación de servicios en aquellos Estados miembros en los que el derecho a reparación se aplique de modo más eficaz. Por ello, las diferencias en los regímenes de responsabilidad civil aplicables en los Estados miembros puede afectar negativamente tanto a la competencia como al buen funcionamiento del mercado interior.
- (8) Es necesario, por tanto, garantizar la existencia de condiciones más equitativas para las empresas que operan en el mercado interior, y mejorar las condiciones para que los consumidores ejerzan los derechos que les confiere el mercado interior. Conviene también incrementar la seguridad jurídica y reducir las diferencias que existen entre los Estados miembros en cuanto a las normas nacionales por las que se rigen las demandas por daños y perjuicios en relación con infracciones del Derecho de competencia europeo y, cuando se aplique paralelamente a este último, también la normativa nacional en materia de competencia. La aproximación de estas normas contribuirá además a evitar que surjan mayores diferencias entre las normas de los Estados miembros por las que se rigen las demandas por daños y perjuicios en asuntos de competencia.
- (9) El artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1/2003 establece que, «cuando las autoridades de competencia de los Estados miembros o los órganos jurisdiccionales nacionales apliquen el Derecho nacional de la competencia a los acuerdos, decisiones de asociaciones de empresas o prácticas concertadas en el sentido del [artículo 101, apartado 1] del Tratado que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros a tenor de esa disposición, aplicarán también a dichos acuerdos, decisiones o prácticas el artículo [101] del Tratado. Cuando las autoridades de competencia de los Estados miembros o los órganos jurisdiccionales nacionales apliquen el Derecho nacional de la competencia a una práctica abusiva prohibida por el artículo [102] del Tratado, aplicarán también a la misma el artículo [102] del Tratado.». Para garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior y con vistas a lograr una mayor seguridad jurídica y unas condiciones más equitativas para las empresas y los consumidores, es conveniente que el ámbito de aplicación de la presente Directiva se amplíe a las demandas por daños y perjuicios basadas en la infracción de la normativa de competencia nacional cuando se aplique con arreglo al artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1/2003. De otro modo, la aplicación de normas divergentes en relación con la responsabilidad civil por las infracciones de los artículos 101 y 102 del Tratado y por las infracciones de las normas del Derecho nacional de la competencia que deben aplicarse en el mismo asunto y en paralelo a la legislación de competencia de la Unión, afectaría negativamente a la posición de los demandantes en el mismo asunto y al importe de sus reclamaciones, y constituiría un obstáculo para el buen funcionamiento del mercado interior.
- (10) En ausencia de legislación de la Unión, las demandas por daños y perjuicios se rigen por las normas y procedimientos nacionales de los Estados miembros. Todas las normas nacionales que regulan el ejercicio del derecho a reparación por el perjuicio ocasionado por una infracción de los artículos 101 o 102 del Tratado, incluidas las relativas a aspectos no abordados en la presente Directiva, como el concepto de relación causal

⁵³ DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

entre la infracción y el perjuicio, han de observar los principios de efectividad y equivalencia. Ello quiere decir que no se pueden formular o aplicar de manera que en la práctica resulte imposible o excesivamente difícil el ejercicio del derecho a reparación garantizado por el Tratado, y que no se pueden formular o aplicar de forma menos favorable que las aplicables a demandas nacionales similares.

- (11) La presente Directiva reafirma el acervo comunitario sobre el derecho de la Unión a indemnización por el perjuicio ocasionado por las infracciones del Derecho de la competencia de la Unión, especialmente en relación con la legitimación y la definición de daños y perjuicios, de la forma en que se ha establecido en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, y no prejuzga ninguna evolución posterior del mismo. Cualquier persona que haya sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción puede solicitar reparación por el daño emergente (*damnum emergens*), el lucro cesante de que haya sido privada (pérdida de beneficios o *lucrum cessans*), y el pago de los intereses devengados en el período comprendido entre el momento en que se produjera el perjuicio y hasta que se abone la indemnización. Este derecho está reconocido para cualquier persona física o jurídica (consumidores, empresas y autoridades públicas) con independencia de la existencia de una relación contractual directa con la empresa infractora, e independientemente de si previamente había existido constatación o no de una infracción por parte de una autoridad de competencia. La presente Directiva no debe exigir a los Estados miembros que introduzcan mecanismos de recurso colectivo para la aplicación de los artículos 101 y 102 del Tratado.
- (12) Las demandas por daños y perjuicios ocasionados por infracciones del Derecho de la competencia nacional o de la Unión suelen exigir un análisis factual y económico complejo. Los medios de prueba que se necesitan para acreditar una reclamación de daños y perjuicios suelen estar exclusivamente en posesión de la parte contraria o de terceros, y no son conocidos suficientemente por el demandante o no están a su alcance. En tales circunstancias, el ejercicio efectivo del derecho a reparación garantizado por el Tratado puede verse obstaculizado por la imposición de estrictos requisitos legales para que los demandantes aleguen en detalle al principio de un procedimiento todos los elementos de hecho de su pretensión y aporten exactamente determinados medios de prueba.
- (13) La prueba es un elemento importante para la interposición de demandas por daños y perjuicios por incumplimiento del Derecho de la competencia nacional o de la Unión. Sin embargo, como los litigios por infracciones de la normativa *antitrust* se caracterizan por una asimetría de información, conviene garantizar que se confiere a las partes perjudicadas el derecho a obtener la exhibición de los medios de prueba relevantes para fundar sus pretensiones, sin que sea necesario que especifiquen determinados elementos de prueba. A fin de garantizar la igualdad de condiciones, estos medios de prueba además deben estar a disposición de los demandados en las demandas por daños y perjuicios, con objeto de que puedan solicitar la exhibición de los medios de prueba por parte de dichas partes perjudicadas. Los órganos jurisdiccionales nacionales además pueden ordenar la exhibición de elementos por parte de terceros. Cuando el órgano jurisdiccional nacional desee ordenar la exhibición de medios de prueba por parte de la Comisión, será de aplicación el principio de cooperación leal entre la Unión Europea y los Estados miembros (artículo 4, apartado 3, del TUE y artículo 15, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1/2003, en lo que se refiere a los requerimientos de información).
- (14) La exhibición de los medios de prueba relevantes debe llevarse a cabo previa resolución del órgano jurisdiccional y bajo su control estricto, especialmente por lo que respecta a la necesidad y la proporcionalidad de la medida de exhibición. De la obligación de proporcionalidad se deduce que los requerimientos de información solo pueden ponerse en marcha una vez que la parte perjudicada haya hecho plausible, sobre la base de los datos que obren en su poder, que sufrió el perjuicio ocasionado por el demandado. La solicitud de exhibición debe referirse a unas categorías de medios de prueba tan precisas y concretas como sea posible, sobre la base de los hechos de que razonablemente se disponga.
- (15) La obligación de proporcionalidad también debe evaluarse atentamente cuando la exhibición pueda desvelar la estrategia de investigación de una autoridad de competencia al revelar qué documentos forman parte del expediente o al influir negativamente en la forma en que las empresas cooperan con la autoridad de competencia. Por tanto, la solicitud de exhibición no debe considerarse proporcionada cuando se refiera a la exhibición genérica de documentos incluidos en el expediente de una autoridad de competencia en relación con un determinado asunto, o de documentos presentados por una parte en el contexto de un asunto determinado. Unas solicitudes de exhibición de tal amplitud tampoco serían compatibles con el deber de la parte solicitante de especificar categorías de medios de prueba con la mayor precisión y concreción posible.
- (16) Cuando el órgano jurisdiccional solicite a un órgano jurisdiccional competente de otro Estado miembro que obtenga pruebas o solicite que se obtengan pruebas directamente en otro Estado miembro, serán de aplicación las disposiciones del Reglamento (CE) n° 1206/2001 del Consejo, de 28 de mayo de 2001, relativo a la

- cooperación entre los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros en el ámbito de la obtención de pruebas en materia civil o mercantil⁵⁴.
- (17) Aunque en las demandas por daños y perjuicios se debe disponer en principio de medios de prueba pertinentes que contengan secretos comerciales o cualquier otra información confidencial, conviene proteger dicha información de manera adecuada. Por consiguiente, los órganos jurisdiccionales nacionales deben tener a su disposición una serie de medidas para evitar que dichos datos confidenciales sean divulgados durante el procedimiento. Entre ellas puede incluirse la posibilidad de realizar audiencias en privado, la restricción del círculo de personas acreditadas para acceder a los medios de prueba, y la instrucción de expertos para que elaboren resúmenes de la información de forma agregada o cualquier otra forma no confidencial. Las medidas de protección de los secretos comerciales y demás información confidencial no deben impedir en la práctica el ejercicio del derecho a reparación.
- (18) La eficacia y la coherencia de la aplicación de los artículos 101 y 102 del Tratado por parte de la Comisión y las autoridades nacionales de competencia requieren un planteamiento común en toda la Unión por lo que respecta a la interacción de las normas sobre la exhibición de medios de prueba y la forma en que estos artículos son aplicados por una autoridad de competencia. La exhibición de los medios de prueba no debe desvirtuar la eficacia de la aplicación de la normativa de competencia por parte de una autoridad de competencia. Las limitaciones impuestas a la exhibición de los medios de prueba no deben impedir que las autoridades de competencia publiquen sus decisiones de conformidad con la normativa de la Unión o nacional.
- (19) Los programas de clemencia y los procedimientos de transacción son instrumentos importantes para la aplicación pública del Derecho de la competencia de la Unión ya que contribuyen a la detección, la persecución eficiente y la sanción de las infracciones más graves de la normativa de competencia. Las empresas podrían verse disuadidas de cooperar en este contexto, si la exhibición de documentos que solo presentan a tal efecto las expusiera a demandas de responsabilidad civil en peores condiciones que las de los coinfractores que no cooperan con las autoridades de competencia. Con el fin de garantizar la buena disposición de las empresas a presentar voluntariamente declaraciones en las que reconozcan su participación en infracciones del Derecho de la competencia nacional o de la Unión ante una autoridad de competencia en el contexto de un programa de clemencia o un procedimiento de transacción, dichas declaraciones deben quedar exentas de la exhibición de los medios de prueba.
- (20) Además, debe aplicarse una excepción a la obligación de exhibición a toda medida de exhibición que interfiera indebidamente con una investigación en curso efectuada por parte de una autoridad de competencia en relación con una infracción de la normativa de la competencia nacional o de la Unión. La información que fuera preparada por una autoridad de competencia en el curso de su procedimiento de aplicación de la normativa de competencia nacional y de la Unión (como un pliego de cargos) o por una parte en dicho procedimiento (tales como las respuestas a los requerimientos de información de la autoridad de competencia), solo debe poder ser divulgada en las demandas por daños y perjuicios una vez que la autoridad de competencia haya constatado una infracción de las normas de competencia nacionales o de la Unión o haya cerrado el procedimiento.
- (21) Al margen de los medios de prueba a que se hace referencia en los considerandos (19) y (20), conviene que los órganos jurisdiccionales nacionales puedan ordenar, en el contexto de una demanda por daños y perjuicios, la exhibición de las pruebas existentes con independencia de los procedimientos de la autoridad de competencia («la información ya existente»).
- (22) Toda persona física o jurídica que obtenga pruebas a través del acceso al expediente de una autoridad de competencia en el ejercicio de sus derechos de defensa en lo que respecta a las investigaciones de una autoridad de competencia puede utilizar dichas pruebas en el marco de una demanda por daños y perjuicios de la que sea parte. Este uso también debe autorizarse a la persona física o jurídica que le suceda en sus derechos y obligaciones, incluso mediante la adquisición de su reclamación. En caso de que los medios de prueba hubieran sido obtenidos por una persona jurídica que forme parte de un grupo de empresas que constituya una empresa a efectos de la aplicación de los artículos 101 y 102 del Tratado, también se permite el uso de tales medios de prueba a otras entidades jurídicas que pertenezcan a la misma empresa.
- (23) No obstante, el uso al que se hace referencia en el considerando anterior no puede desvirtuar indebidamente la eficacia de la aplicación de la normativa de competencia por parte de una autoridad de competencia. Las limitaciones a la exhibición de información a que se hace referencia en los considerandos (19) y (20) deben aplicarse también, por tanto, al uso de los medios de prueba que se obtengan exclusivamente mediante el acceso al expediente de una autoridad de competencia. Por otra parte, las pruebas obtenidas de una autoridad de competencia en el contexto del ejercicio de los derechos de defensa no deben ser objeto de comercio. Por lo tanto, la posibilidad de utilizar pruebas que solo se obtengan a través del acceso al expediente de una

⁵⁴

DO L 174 de 27.6.2001, p. 1.

autoridad de competencia debe limitarse a la persona física o jurídica que ejerce su derecho de defensa y a sus sucesores legales, como se menciona en el considerando anterior. Esta limitación, sin embargo, no impide que un órgano jurisdiccional nacional ordene la exhibición de dichas pruebas, en las condiciones previstas en la presente Directiva.

- (24) La reclamación de daños y perjuicios o el inicio de una investigación por parte de una autoridad de competencia entrañan el riesgo de que las empresas afectadas puedan destruir u ocultar medios de prueba que fueran de utilidad a la hora de fundar las pretensiones de daños y perjuicios de las partes perjudicadas. Para evitar la destrucción de medios de prueba pertinentes y garantizar el cumplimiento de las órdenes de exhibición de los órganos jurisdiccionales, estos deben tener la posibilidad de imponer sanciones lo suficientemente disuasorias. En la medida en que afecte a las partes en el procedimiento, el riesgo de que se saquen conclusiones adversas en los procedimientos de daños y perjuicios puede ser una sanción especialmente eficaz y evitar demoras. Asimismo, se debe sancionar la inobservancia de la obligación de proteger información confidencial y el uso abusivo de la información obtenida a través de la exhibición. Del mismo modo, deben imponerse sanciones si en las demandas por daños y perjuicios se usa de forma abusiva la información obtenida a través del acceso al expediente de una autoridad de competencia en el ejercicio de los derechos de defensa en relación con investigaciones de dicha autoridad de competencia.
- (25) El artículo 16, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1/2003 establece que, cuando los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncien sobre acuerdos, decisiones o prácticas en virtud de los artículos 101 o 102 del Tratado que ya hayan sido objeto de una decisión de la Comisión, no podrán adoptar resoluciones incompatibles con la decisión adoptada por la Comisión. Con el fin de reforzar la seguridad jurídica, evitar incoherencias en la aplicación de dichas disposiciones del Tratado, aumentar la eficacia y la eficiencia procedimental de las demandas por daños y perjuicios y mejorar el funcionamiento del mercado interior para las empresas y los consumidores, de modo similar tampoco se deben cuestionar las resoluciones firmes de una autoridad nacional de competencia o de un órgano jurisdiccional de revisión al constatar una infracción de los artículos 101 o 102 del Tratado en las demandas por daños y perjuicios en relación con la misma infracción, independientemente de si el recurso se interpone en el Estado miembro de la autoridad o ante un órgano jurisdiccional de revisión. El mismo principio debe aplicarse a toda resolución en la que se haya llegado a la conclusión de que se infringen las normas de competencia nacionales en casos en que el Derecho de la competencia nacional y de la Unión se aplica al mismo asunto y en paralelo. Este efecto de las resoluciones adoptadas por las autoridades nacionales de competencia y los órganos jurisdiccionales de revisión al constatar una infracción de las normas de competencia debe aplicarse a la parte operativa de la decisión y sus considerandos de apoyo. Ello se entiende sin perjuicio de los derechos y obligaciones de los órganos jurisdiccionales nacionales de conformidad con el artículo 267 del Tratado.
- (26) Las normas nacionales relativas al inicio, la duración, la suspensión o la interrupción de los plazos de prescripción no deben entorpecer indebidamente la interposición de demandas por daños y perjuicios. Ello reviste especial importancia para las demandas que se fundamenten en la constatación de una infracción por parte de una autoridad de competencia o de un órgano jurisdiccional de revisión. A tal efecto, las partes perjudicadas deben conservar la posibilidad de interponer una demanda por daños y perjuicios tras la incoación, por parte de una autoridad de competencia, de un procedimiento de aplicación de la normativa de competencia nacional y de la Unión.
- (27) Cuando varias empresas infrinjan conjuntamente las normas de competencia (en el caso de un cártel) conviene disponer que estos coinfractores sean conjunta y solidariamente responsables de la totalidad del perjuicio causado por la infracción. Si una de las empresas infractoras ha abonado una cuota superior a la que le correspondía, le debe asistir el derecho de exigir una contribución a los demás coinfractores. El cálculo de dicha cuota, que corresponde a la responsabilidad relativa de un infractor determinado, y el establecimiento de los criterios pertinentes, como el volumen de negocios, la cuota de mercado o su función en el cártel, han de hacerse con arreglo a la normativa nacional aplicable, respetando siempre los principios de efectividad y equivalencia.
- (28) Las empresas que cooperan con las autoridades de competencia en el marco de los programas de clemencia desempeñan un papel clave a la hora de detectar los cárteles secretos y de poner fin a tales infracciones, con lo que suelen mitigar el perjuicio que podría haber sido ocasionado, de continuar la infracción. Por lo tanto, es conveniente disponer que las empresas que se hayan beneficiado de la dispensa del pago de las multas decretada por una autoridad de competencia en el marco de un programa de clemencia queden protegidas contra el riesgo de estar indebidamente expuestas a reclamaciones por daños y perjuicios, teniendo en cuenta que la resolución de la autoridad de competencia por la que se constata una infracción puede hacerse firme para el beneficiario de la dispensa antes de que sea firme para otras empresas a las que no se ha concedido la dispensa. Por consiguiente, conviene que el beneficiario de la dispensa quede exento, en principio, de ser conjunta y solidariamente responsable de la totalidad del perjuicio y que su contribución no exceda del importe del perjuicio ocasionado a sus propios compradores directos o indirectos, o, en caso de que se trate de un cártel de compras, sus proveedores directos o indirectos. En la medida en que un cártel haya causado un perjuicio a terceros distintos de los clientes y proveedores de las empresas infractoras, la contribución del

- beneficiario de la dispensa no debe exceder de su responsabilidad relativa por el perjuicio ocasionado por el cártel. Esta cuota debe calcularse con arreglo a las mismas normas empleadas para determinar las contribuciones entre empresas infractoras (considerando 27). El beneficiario de la dispensa solo debe seguir siendo plenamente responsable frente a las partes perjudicadas distintas de sus compradores o proveedores directos o indirectos en caso de que estos no puedan obtener el pleno resarcimiento de las restantes empresas infractoras.
- (29) Los consumidores y las empresas que hayan resultado perjudicados por una infracción de la normativa de competencia nacional o de la Unión tienen derecho a reparación por el daño emergente y el lucro cesante. El daño emergente puede ser el resultado de la diferencia de precios entre las cuantías ya pagadas realmente y lo que se habría pagado si no hubiera habido infracción. Cuando una parte perjudicada haya reducido su daño emergente repercutiéndolo, total o parcialmente, a sus propios compradores, la pérdida repercutida ya no constituye un perjuicio por el que la parte que lo repercutió tenga que ser resarcida. Por consiguiente, en principio conviene autorizar a las empresas infractoras a que invoquen la repercusión del daño emergente como defensa frente a una reclamación por daños y perjuicios. Conviene disponer que la empresa infractora, cuando argumente la defensa «passing-on», ha de acreditar la existencia y el grado de repercusión del coste excesivo.
- (30) No obstante, en el caso de que el coste excesivo se hubiera repercutido a personas que no puedan legalmente reclamar el resarcimiento, no conviene autorizar al demandado a invocar la defensa «passing-on», ya que ello le eximiría de responsabilidad por el perjuicio que hubiera ocasionado. Por tanto, si se invoca la defensa «passing-on» en un asunto concreto, el órgano jurisdiccional que conociere de la demanda debería evaluar si las personas a las que presuntamente se repercutió el coste excesivo están legalmente autorizadas a reclamar una indemnización. Aunque los compradores indirectos están legitimados para exigir el resarcimiento, cabe la posibilidad de que las normas nacionales de causalidad (incluidas las normas sobre previsibilidad y lejanía), aplicadas de conformidad con los principios de la legislación de la Unión, impliquen que algunas personas (por ejemplo, en un nivel de la cadena de suministro que esté alejado de la infracción) no estén legalmente habilitadas para reclamar una indemnización en un asunto determinado. Solo cuando el órgano jurisdiccional constatare que la persona a la que presuntamente se hubiera repercutido el coste excesivo está en condiciones, desde un punto de vista legal, de reclamar una indemnización, examinará la conveniencia en cuanto al fondo de la defensa «passing-on».
- (31) Los consumidores o las empresas a los que se haya repercutido el daño emergente han sufrido un perjuicio que ha sido ocasionado por una infracción de la normativa de competencia nacional o de la Unión. Si bien este perjuicio debería ser reparado por la empresa infractora, es posible que a los consumidores o las empresas que no realizaran compra alguna a la empresa infractora les resulte especialmente difícil demostrar la magnitud de dicho perjuicio. Por lo tanto, es conveniente disponer que, siempre que la existencia de una reclamación por daños y perjuicios o el importe que se ha de abonar dependa de sí, o en qué medida, un coste excesivo pagado por el comprador directo de la empresa infractora ha sido repercutido al comprador indirecto, se considere que este último presentó la prueba de que un coste excesivo pagado por el comprador directo ha sido repercutido a su nivel demandante, si puede demostrar que, *prima facie*, se ha producido dicha repercusión. Además, es conveniente definir en qué condiciones se considera que el comprador indirecto ha acreditado dicha prueba *prima facie*. Por lo que respecta a la cuantificación de la repercusión, el órgano jurisdiccional nacional debe estar facultado para calcular qué cuota del coste excesivo se ha repercutido al nivel de los compradores indirectos en el litigio de que conoce. Se debe autorizar a la empresa infractora a aportar pruebas de que el daño emergente no se ha repercutido o al menos no en su totalidad.
- (32) Las infracciones del Derecho de la competencia suelen referirse a las condiciones y el precio a que se venden los bienes o servicios y provocan un coste excesivo y otros perjuicios a los clientes de las empresas infractoras. La infracción también puede referirse a los suministros de la empresa infractora (por ejemplo, en el caso de un cártel de compras). Deben aplicarse en consecuencia las normas de la presente Directiva y, en particular, las normas sobre la repercusión del coste excesivo.
- (33) Pueden entablar demandas por daños y perjuicios tanto las partes perjudicadas que hayan adquirido bienes o servicios a la empresa infractora como los compradores situados aguas abajo en la cadena de suministro. Con el fin de reforzar la coherencia entre las resoluciones resultantes de estos procedimientos conexos, e impedir así que no se repare plenamente el perjuicio ocasionado por la infracción del Derecho de la competencia nacional o de la Unión o que se obligue a la empresa infractora a abonar daños y perjuicios para resarcir un perjuicio que no se ha ocasionado, los órganos jurisdiccionales nacionales deben tomar debidamente en consideración, en la medida en que así lo autorice la normativa nacional y de la Unión, toda demanda conexa y su correspondiente resolución, especialmente cuando considere que se ha acreditado la existencia de repercusión. Ello debe entenderse sin perjuicio de los derechos fundamentales de defensa y del derecho a la tutela judicial efectiva y a un juez imparcial de aquellos que no fueran parte en estos procedimientos judiciales. Cualquiera de estas demandas pendientes en los órganos jurisdiccionales de los distintos Estados miembros pueden considerarse demandas conexas a tenor de lo dispuesto en el artículo 30 del Reglamento nº 1215/2012. Al amparo de esta disposición, los órganos jurisdiccionales distintos de aquel ante el que se

- hubiere presentado la demanda por primera vez, podrán suspender el procedimiento o, en determinadas circunstancias, inhibirse.
- (34) Una parte perjudicada que haya demostrado haber sufrido un perjuicio como consecuencia de una infracción de la normativa de competencia aún debe demostrar la magnitud del daño sufrido para poder obtener el resarcimiento de los daños y perjuicios. Cuantificar el perjuicio causado por las infracciones de la normativa *antitrust* suele caracterizarse por la gran cantidad de elementos factuales necesarios y puede requerir la aplicación de complejos modelos económicos. Ello suele ser muy costoso y ocasiona dificultades a las partes perjudicadas a la hora de obtener los datos necesarios para sustanciar sus pretensiones. Por ello, la cuantificación del perjuicio ocasionado por las infracciones de la normativa *antitrust* puede constituir un obstáculo significativo que impida a las partes perjudicadas obtener el resarcimiento por el perjuicio sufrido.
- (35) Para corregir la asimetría de información y algunas de las dificultades asociadas a la cuantificación del perjuicio ocasionado por las infracciones de la normativa *antitrust* y con el fin de garantizar la eficacia de las reclamaciones de daños y perjuicios, conviene suponer que, en el caso de una infracción de cártel, la infracción ha ocasionado un perjuicio, en particular a través de un efecto sobre los precios. Dependiendo de las circunstancias del asunto, ello significa que el cártel ha ocasionado un incremento de los precios o ha impedido una reducción de los precios que se habría producido, de no ser por la infracción. La empresa infractora debe tener plena libertad para refutar esta presunción. Conviene limitar esta presunción refutable a los cárteles, dada su naturaleza secreta, lo que aumenta la asimetría de información y dificulta a la parte perjudicada la obtención de las pruebas necesarias para acreditar el perjuicio.
- (36) Al no existir normas de la Unión sobre la cuantificación del perjuicio ocasionado por una infracción de la normativa de competencia, corresponde al ordenamiento jurídico nacional de cada Estado miembro y a los órganos jurisdiccionales determinar los requisitos que la parte perjudicada ha de cumplir a la hora de acreditar la cuantía del perjuicio sufrido, la precisión con la que ha de demostrar la cuantía, los métodos que pueden utilizarse para cuantificar el importe y las consecuencias de no poder respetar plenamente los requisitos establecidos. No obstante, esos requisitos nacionales no deben ser menos favorables que los que regulan las demandas nacionales similares (principio de equivalencia), ni deben hacer que el ejercicio del derecho de la Unión a la reparación de daños y perjuicios resulte imposible en la práctica o excesivamente difícil (principio de efectividad). A este respecto, debe prestarse atención a toda asimetría de información entre las partes y al hecho de que cuantificar el perjuicio requiere evaluar cómo habría evolucionado el mercado en cuestión de no haber sido por la infracción. Esta evaluación implica realizar una comparación con una situación que, por definición, es hipotética, por lo que nunca puede hacerse con total precisión. Por lo tanto, conviene facultar a los órganos jurisdiccionales nacionales para estimar el importe del perjuicio ocasionado por la infracción de la normativa de competencia.
- (37) Se debe instar a las partes perjudicadas y las empresas infractoras a que acuerden una indemnización por el perjuicio ocasionado por una infracción de la normativa de competencia a través de mecanismos de solución consensual tales como los acuerdos extrajudiciales, el arbitraje y la mediación. Estos mecanismos de solución consensual deben abarcar, siempre que sea posible, el mayor número posible de partes perjudicadas y empresas infractoras. Por tanto, las disposiciones de la presente Directiva sobre la resolución consensual de litigios pretenden facilitar el uso de estos mecanismos y aumentar su eficacia.
- (38) Cabe la posibilidad de que los plazos de prescripción para interponer una demanda por daños y perjuicios impidan a las partes perjudicadas y empresas infractoras disponer del tiempo suficiente para alcanzar un acuerdo sobre la indemnización que se ha de abonar. Con objeto de brindar a ambas partes la posibilidad real de participar en el mecanismo de resolución consensual de litigios antes de recurrir al órgano jurisdiccional nacional, se ha de suspender el plazo de prescripción mientras dure el proceso de resolución consensual para la presentación de tales recursos.
- (39) Además, cuando las partes decidan llevar a cabo un proceso de resolución consensual después de que se haya interpuesto una demanda por daños y perjuicios ante el órgano jurisdiccional nacional en relación con la misma pretensión, dicho órgano jurisdiccional puede suspender el procedimiento mientras se prolongue el proceso de resolución de litigios. Al considerar la posibilidad de suspender el procedimiento, el órgano jurisdiccional nacional debe tener en cuenta el interés de un procedimiento acelerado.
- (40) Con objeto de fomentar las soluciones consensuales, las empresas infractoras que abonen daños y perjuicios mediante el mecanismo de resolución consensual no deben encontrarse en peor situación frente a sus coinfractores de la que se encontrarían sin la resolución consensual. Ello podría suceder en caso de que un infractor consensual, incluso tras un proceso de resolución consensual, siguiese siendo conjunta y solidariamente responsable de resarcir el perjuicio ocasionado por la infracción. Por tanto, un infractor consensual no debe contribuir en principio a sus coinfractores no consensuales cuando estos últimos hayan abonado daños y perjuicios a la parte infractora con la que el primer infractor hubiera llegado previamente a una solución consensual. El correlato de esta norma de no contribución es que la pretensión de la parte perjudicada se reduce en la cuota del infractor consensual del perjuicio que se la haya ocasionado. Esta cuota debe calcularse de conformidad con las mismas normas empleadas para calcular las contribuciones entre las

empresas infractoras (considerando 27). Sin esta reducción, el infractor no consensual se vería indebidamente afectado por la resolución de la que no fuera parte. El coinfractor consensual aún tendrá que abonar daños y perjuicios cuando esa sea la única posibilidad de que la parte perjudicada obtenga el pleno resarcimiento.

- (41) Cuando se solicite a los coinfractores consensuales que contribuyan al resarcimiento de daños y perjuicios abonados posteriormente por coinfractores no consensuales, el órgano jurisdiccional nacional debe tener en cuenta los daños ya pagados a través de la resolución consensual, teniendo en cuenta que no todos los coinfractores tienen necesariamente el mismo grado de implicación en todo el ámbito sustantivo, temporal y geográfico de la infracción.
- (42) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.
- (43) Dado que, con la disparidad de opciones y normas jurídicas a nivel nacional relativas al derecho de la Unión a compensación en las demandas por daños y perjuicios por infracción de las normas de competencia de la Unión, sería imposible garantizar la plena aplicación de los artículos 101 y 102 del Tratado ni el correcto funcionamiento del mercado interior para las empresas y los consumidores, estos objetivos no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la necesaria eficacia y la coherencia de la aplicación de los artículos 101 y 102 del Tratado, pueden lograrse mejor a escala de la Unión. El Parlamento Europeo y el Consejo adoptan, por consiguiente, la presente Directiva, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (44) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011⁵⁵, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de sus medidas de transposición, en casos justificados, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Con respecto a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1

Ámbito de aplicación de la Directiva

- 1. La presente Directiva establece determinadas normas necesarias para garantizar que cualquier persona que haya sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción de los artículos 101 o 102 del Tratado o de la normativa nacional de la competencia pueda ejercer eficazmente su derecho al pleno resarcimiento de dicho perjuicio. Asimismo establece normas destinadas a fomentar una competencia sin falseamientos en el mercado interior y eliminar los obstáculos que impiden su buen funcionamiento, garantizando una protección equivalente en toda la Unión para todos los que hayan sufrido tal perjuicio.
- 2. La presente Directiva también establece normas relativas a la coordinación entre la aplicación de la normativa de competencia por parte de las autoridades de competencia y la aplicación de dichas normas a las demandas por daños y perjuicios ante los órganos jurisdiccionales nacionales.

Artículo 2

Derecho al pleno resarcimiento

- 1. Toda persona que haya sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción de la normativa de competencia nacional o de la Unión podrá reclamar el pleno resarcimiento.
- 2- El pleno resarcimiento deberá devolver a cualquier persona que haya sufrido un perjuicio a la situación en la que habría estado de no haberse cometido la infracción. Por tanto, deberá abarcar la indemnización por el daño emergente, el lucro cesante, y el pago de los intereses devengados desde el momento en que se

⁵⁵ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

produjera el perjuicio y hasta el momento en que se abone la indemnización que corresponda a dicho perjuicio.

3. Los Estados miembros velarán por que las partes perjudicadas puedan ejercer eficazmente sus reclamaciones por daños y perjuicios.

Artículo 3

Principios de efectividad y equivalencia

Los Estados miembros velarán por que todas las normas y los procedimientos nacionales relativos a las demandas por daños y perjuicios se conciban y apliquen de forma que toda parte perjudicada pueda ejercer eficazmente el derecho de la Unión al pleno resarcimiento del perjuicio ocasionado por una infracción de la normativa de competencia. Las normas y procedimientos relativos a las demandas por daños y perjuicios derivados de infracciones de los artículos 101 o 102 del Tratado no deberán ser menos favorables a las partes perjudicadas que los que regulan las demandas nacionales similares.

Artículo 4

Definiciones

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

1. «infracción de la normativa de competencia»: toda infracción de los artículos 101 o 102 del Tratado o de la normativa nacional de competencia a tenor de lo dispuesto en el apartado 2;
2. «normativa nacional de competencia»: las disposiciones del Derecho nacional que persiguen predominantemente el mismo objetivo que los artículos 101 y 102 del Tratado y se aplican al mismo asunto y en paralelo al Derecho de la competencia de la Unión de conformidad con el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1/2003;
3. «demanda por daños y perjuicios»: toda demanda conforme al Derecho nacional mediante la cual una parte perjudicada ejerza una reclamación de daños y perjuicios ante un órgano jurisdiccional nacional; también puede referirse a toda demanda en la que una persona que actúe en nombre de una o más partes perjudicadas presente una reclamación de daños y perjuicios ante un órgano jurisdiccional nacional, cuando el Derecho nacional contemple tal posibilidad;
4. «reclamación de daños y perjuicios»: toda reclamación de indemnización por el perjuicio ocasionado por una infracción de la normativa de competencia;
5. «parte perjudicada»: cualquier persona que reclame daños y perjuicios;
6. «autoridad nacional de competencia»: la autoridad designada por un Estado miembro de conformidad con el artículo 35 del Reglamento (CE) nº 1/2003 para ser responsable de la aplicación de los artículos 101 y 102 del Tratado;
7. «autoridad de competencia»: la Comisión o una autoridad nacional de competencia;
8. «órgano jurisdiccional nacional» u «órgano jurisdiccional»: todo órgano jurisdiccional o tribunal de un Estado miembro a tenor del artículo 267 del Tratado;
9. «órgano jurisdiccional de revisión»: todo órgano jurisdiccional nacional que esté facultado para revisar las resoluciones adoptadas por una autoridad nacional de competencia, en cuyo contexto también puede gozar de la facultad para determinar la existencia de una infracción de los artículos 101 o 102 del Tratado;
10. «resolución de infracción»: toda decisión de una autoridad de competencia o de un órgano jurisdiccional de revisión que constata una infracción del Derecho de la competencia;
11. resolución de infracción «firme»: toda decisión de infracción de una autoridad de competencia o de un órgano jurisdiccional de revisión contra la que ya no quepa recurso;
12. «cártel»: todo acuerdo o práctica concertada entre dos o más competidores cuyo objetivo consiste en coordinar su comportamiento competitivo en el mercado o influir en los parámetros de la competencia mediante prácticas tales como la fijación de precios de compra o de venta u otras condiciones comerciales; la asignación de cuotas de producción o de venta; el reparto de mercados y clientes, incluidas las colusiones en licitaciones, las restricciones de las importaciones o exportaciones o las medidas contra otros competidores contrarias a la competencia;
13. «programa de clemencia»: todo programa según el cual un participante en un cártel secreto, independientemente de las otras empresas implicadas en el cártel, coopera con la investigación de la autoridad de competencia, facilitando voluntariamente declaraciones de lo que conozca del cártel y su papel

- en el mismo, a cambio de lo cual recibe la dispensa del pago de cualquier multa que deba imponerse al cártel o una reducción de la misma;
14. «declaración de empresa en el marco de un programa de clemencia»: toda declaración, verbal o escrita, efectuada voluntariamente por una empresa, o en su nombre, a una de las autoridades de competencia, y en la que se describan los conocimientos que posea de un cártel secreto y su papel en el mismo, que se haya elaborado específicamente para su presentación a la autoridad con el fin de obtener la dispensa o una reducción del pago de las multas en el marco de un programa de clemencia en relación con la aplicación del artículo 101 del Tratado o la disposición correspondiente de la legislación nacional; no incluye los documentos o la información existente con independencia de los procedimientos de la autoridad de defensa de la competencia («información ya existente»);
 15. «solicitud de transacción»: toda declaración efectuada voluntariamente por una empresa, o en su nombre, a una autoridad de competencia en la que reconozca su participación en una infracción del artículo 101 del Tratado o de una disposición correspondiente de la legislación nacional y su responsabilidad por dicha infracción, que haya sido elaborada específicamente a modo de solicitud formal para que la autoridad aplique un procedimiento acelerado;
 16. «coste excesivo»: cualquier diferencia positiva entre el precio realmente pagado y el precio que habría prevalecido de haber habido una infracción del Derecho de la competencia;
 17. «acuerdo consensual»: todo acuerdo por el que se abonan daños y perjuicios a raíz de una resolución consensual.

CAPÍTULO II

Exhibición de los medios de prueba

Artículo 5

Exhibición de los medios de prueba

1. Los Estados miembros velarán por que, en caso de que un demandante haya presentado los hechos y medios de prueba que estén razonablemente a su alcance y muestre argumentos plausibles para sospechar que él mismo, o sus representados, han sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción de la normativa de competencia por parte del demandado, los órganos jurisdiccionales nacionales puedan ordenar que el demandado o un tercero exhiban los medios de prueba, independientemente de que estos medios de prueba también estén incluidos en el expediente de una autoridad de competencia, sin perjuicio de las condiciones establecidas en el presente Capítulo. Los Estados miembros velarán por que los órganos jurisdiccionales también puedan ordenar al demandante o un tercero la exhibición de los medios de prueba a petición del demandado.

Esta disposición se entiende sin perjuicio de los derechos y las obligaciones de los órganos jurisdiccionales nacionales que establece el Reglamento (CE) n° 1206/2001 del Consejo.
2. Los Estados miembros velarán por que los órganos jurisdiccionales nacionales ordenen la exhibición de los medios de prueba a que hace referencia el apartado 1 cuando la parte que solicite la exhibición haya
 - (a) acreditado que los medios de prueba que obren en poder de la otra parte son pertinentes para fundar su pretensión o defensa; y
 - (b) especificado bien elementos de estos medios de prueba bien categorías definidas con tanta precisión y exactitud como le haya resultado posible sobre la base de los hechos razonablemente disponibles.
3. Los Estados miembros velarán por que los órganos jurisdiccionales limiten la exhibición de los medios de prueba a lo que sea proporcionado. A la hora de determinar si la exhibición solicitada por una parte es proporcionada, los órganos jurisdiccionales nacionales tomarán en consideración los intereses legítimos de todas las partes y de todos los terceros interesados. Tendrán en cuenta, entre otras cosas:
 - (c) la probabilidad de que se produzca la presunta infracción de la normativa de competencia;
 - (d) el alcance y el coste de la exhibición, especialmente para cualquier tercero afectado;
 - (e) si los medios de prueba que se han de exhibir incluyen información confidencial, especialmente en relación con terceros, y las modalidades para proteger dicha información confidencial; y
 - (f) en los casos en que se esté investigando la infracción o esta haya sido investigada por una autoridad de competencia, si la solicitud se ha formulado específicamente con arreglo a la naturaleza, el objeto o el contenido de tales documentos en lugar de mediante una solicitud no específica relativa a

documentos facilitados por una autoridad de competencia o que se encuentren en un expediente de la misma.

4. Los Estados miembros velarán por que los órganos jurisdiccionales nacionales cuenten con medidas eficaces para evitar que, en la medida de lo posible, la información confidencial se utilice de forma inadecuada, al tiempo que se garantice que en las demandas por daños y perjuicios se dispone de medios de prueba pertinentes que contengan dicha información.
5. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para dar pleno efecto a los privilegios legales y demás derechos de no estar obligados a exhibir medios de prueba.
6. Los Estados miembros garantizarán que, en caso de que sus órganos jurisdiccionales estén facultados para ordenar la exhibición sin oír a la persona a la que se solicita la exhibición, no se pueda imponer sanción alguna por inobservancia de dicha orden hasta que el destinatario de la misma haya sido oído por el órgano jurisdiccional.
7. Por medios de prueba se entenderá todos los tipos de pruebas admisibles por un órgano jurisdiccional competente, especialmente los documentos y todos los demás objetos que contengan información, independientemente del soporte en que la información esté contenida.
8. Sin perjuicio de la obligación establecida en el apartado 4 ni de los límites establecidos en el artículo 6, el presente artículo no impedirá que los Estados miembros mantengan o introduzcan normas que conduzcan a un sistema de exhibición más amplia de los medios de prueba.

Artículo 6

Límites a la exhibición de medios de prueba incluidos en el expediente de una autoridad de competencia

1. Los Estados miembros velarán por que, a efectos de las demandas por daños y perjuicios, los órganos jurisdiccionales nacionales no puedan en ningún momento ordenar a una parte o a un tercero la exhibición de cualquiera de las siguientes categorías de medios de prueba:
 - (g) las declaraciones corporativas en el marco de un programa de clemencia; y
 - (h) las solicitudes de transacción.
2. Los Estados miembros garantizarán que, a los fines de las demandas por daños y perjuicios, los órganos jurisdiccionales nacionales puedan ordenar la exhibición de las siguientes categorías de pruebas únicamente después de que una autoridad de competencia haya dado por concluido el procedimiento o adoptado una decisión contemplada en el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1/2003 o en el capítulo III del Reglamento (CE) nº 1/2003:
 - (i) la información que fue preparada por una persona física o jurídica específicamente para un procedimiento de una autoridad de competencia; y
 - (j) la información que fue elaborada por una autoridad de competencia en el curso de su procedimiento.
3. En las demandas por daños y perjuicios puede ordenarse en todo momento la exhibición de medios de prueba que figuren en el expediente de una autoridad de competencia y no se encuadren en ninguna de las categorías enumeradas en los apartados 1 o 2 del presente artículo.

Artículo 7

Límites impuestos al uso de medios de prueba obtenidos exclusivamente a través del acceso al expediente de una autoridad de competencia

1. Los Estados miembros velarán por que en las demandas por daños y perjuicios no sean admisibles los medios de prueba que se encuadren en una de las categorías definidas en el artículo 6, apartado 1, que sean obtenidos por una persona física o jurídica exclusivamente a través del acceso al expediente de una autoridad de competencia en ejercicio de sus derechos de defensa, con arreglo al artículo 27 del Reglamento nº 1/2003 o disposiciones correspondientes de Derecho nacional.
2. Los Estados miembros velarán por que los medios de prueba que se encuadren en una de las categorías definidas en el artículo 6, apartado 2, que sean obtenidos por una persona física o jurídica exclusivamente a través del acceso al expediente de una autoridad de competencia en el ejercicio de sus derechos de defensa en virtud del artículo 27 del Reglamento (CE) nº 1/2003 o disposiciones correspondientes de la legislación nacional, no sean admisibles en las demandas por daños y perjuicios hasta que dicha autoridad de competencia no haya archivado su procedimiento o adoptado una decisión contemplada en el artículo 5 del Reglamento nº 1/2003 o en el capítulo III de dicho Reglamento.

3. Los Estados miembros velarán por que los medios de prueba que sean obtenidos por una persona física o jurídica exclusivamente mediante el acceso al expediente de una autoridad de competencia en el ejercicio de sus derechos de defensa con arreglo al artículo 27 del Reglamento nº 1/2003 o disposiciones correspondientes de Derecho nacional, y que no sean inadmisibles con arreglo a los apartados 1 o 2 de dicho artículo, solo puedan ser utilizados en una demanda por daños y perjuicios por dicha persona o por la persona física o jurídica que sea sucesora de sus derechos, incluida la persona que adquiriese su reclamación.

Artículo 8

Sanciones

1. Los Estados miembros garantizarán que los órganos jurisdiccionales nacionales puedan imponer sanciones a las partes, terceros y sus representantes legales en caso de:
- (k) incumplimiento o negativa a cumplir una orden de exhibición dictada por cualquier órgano jurisdiccional;
 - (l) destrucción de medios de prueba pertinentes por una parte o un tercero, a condición de que, en el momento de la destrucción:
 - i) la parte que proceda a la destrucción fuera o hubiera sido parte en el procedimiento de una autoridad de competencia en relación con la conducta en la que se fundamente la demanda por daños y perjuicios; o
 - ii) la parte que proceda a la destrucción supiera o debiera haber sabido razonablemente que se había interpuesto una demanda por daños y perjuicios ante los órganos jurisdiccionales nacionales y que los medios de prueba eran relevantes para fundar la reclamación de daños y perjuicios o sustanciar una defensa contra ella; o
 - iii) la parte que proceda a la destrucción supiera que los medios de prueba eran pertinentes en relación con las demandas por daños y perjuicios actuales o potenciales interpuestas por ella o contra ella;
 - (m) incumplimiento o negativa a cumplir las obligaciones impuestas por una providencia de un órgano jurisdiccional por el que se proteja información confidencial; o
 - (n) abuso de los derechos relativos a la exhibición de medios de prueba establecidos en el presente Capítulo, y de los medios de prueba y los datos obtenidos en aplicación del mismo.
2. Los Estados miembros se asegurarán de que las sanciones que pueden imponer los órganos jurisdiccionales sean efectivas, proporcionadas y disuasorias. Entre ellas se incluirán, por lo que se refiere al comportamiento de una parte en el procedimiento de una demanda por daños y perjuicios, la posibilidad de extraer conclusiones adversas tales como presumir que la cuestión relevante ha quedado acreditada o desestimar reclamaciones y alegaciones total o parcialmente, y la posibilidad de condenar en costas.

CAPÍTULO III

Efecto de las resoluciones nacionales, plazos de prescripción, responsabilidad conjunta y solidaria

Artículo 9

Efecto de las resoluciones nacionales

Cuando, en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 del Tratado o la normativa nacional de la competencia, los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncien en relación con acuerdos, decisiones o prácticas que ya hayan sido objeto de una resolución de infracción firme por parte de una autoridad nacional de competencia o de un órgano jurisdiccional de revisión, los Estados miembros velarán por que estos órganos jurisdiccionales no puedan adoptar resoluciones contrarias a tales constataciones de infracción. Esta obligación se entenderá sin perjuicio de los derechos y obligaciones en virtud del artículo 267 del Tratado.

Artículo 10

Plazos de prescripción

1. Los Estados miembros establecerán las normas aplicables a los plazos de prescripción para interponer demandas de conformidad con el presente artículo. Tales normas determinarán cuándo empieza a transcurrir el plazo de prescripción, su duración y las circunstancias en las que se puede interrumpir o suspender.

2. Los Estados miembros velarán por que el plazo de prescripción no empiece a transcurrir antes de que una parte perjudicada tenga conocimiento, o se pueda esperar razonablemente que haya tenido conocimiento, de lo siguiente:
 - i) la conducta constitutiva de infracción,
 - ii) la calificación de tal conducta como infracción del Derecho de la competencia nacional o de la Unión;
 - iii) el hecho de que la infracción le ocasionó un perjuicio, y
 - iv) la identidad del infractor que haya causado ese perjuicio.
3. Los Estados miembros garantizarán que el plazo de prescripción no empiece a transcurrir antes del día en que cese una infracción continua o repetida.
4. Los Estados miembros velarán por que el plazo de prescripción para interponer una demanda por daños y perjuicios sea de al menos cinco años.
5. Los Estados miembros velarán por que se suspenda el plazo de prescripción si una autoridad de competencia actúa a efectos de la investigación o el procedimiento con relación a una infracción con la que esté relacionada la demanda por daños y perjuicios. La suspensión terminará, como mínimo, un año después de que la resolución de infracción sea firme o se dé por concluido el procedimiento de otra forma.

Artículo 11

Responsabilidad conjunta y solidaria

1. Los Estados miembros velarán por que las empresas que hayan infringido la normativa de competencia por una conducta conjunta sean conjunta y solidariamente responsables por los daños ocasionados por la infracción; cada una de las empresas infractoras está obligada a indemnizar plenamente por el perjuicio causado, y la parte perjudicada podrá exigir el pleno resarcimiento de cualquiera de ellas hasta que haya sido plenamente indemnizada.
2. Los Estados miembros garantizarán que las empresas a las que una autoridad de competencia haya concedido la dispensa del pago de multas en el marco de un programa de clemencia solo sean responsables frente a las partes perjudicadas distintas de sus propios compradores o proveedores directos o indirectos cuando dichas partes perjudicadas muestren su incapacidad para obtener el pleno resarcimiento de las demás empresas que estuvieron implicadas en la misma infracción de la normativa de competencia.
3. Los Estados miembros velarán por que toda empresa infractora pueda recuperar de cualquier otra empresa infractora una contribución cuyo importe se fijará en función de su responsabilidad relativa por el perjuicio ocasionado por la infracción. El importe de la contribución de una empresa a la que una autoridad de competencia haya concedido la dispensa en el pago de multas en el marco de un programa de clemencia no excederá de la cuantía del perjuicio que haya ocasionado a sus propios compradores o proveedores directos o indirectos.
4. Los Estados miembros velarán por que, en la medida en que la infracción causara un perjuicio a partes perjudicadas distintas de los compradores o proveedores directos o indirectos de las empresas infractoras, el importe de la contribución del beneficiario de dispensa se determine en función de su responsabilidad relativa por dicho perjuicio.

CAPÍTULO IV

Repercusión de costes excesivos

Artículo 12

Defensa «passing-on»

1. Los Estados miembros garantizarán que el demandado en una demanda por daños y perjuicios pueda invocar como defensa frente a una reclamación de daños y perjuicios el hecho de que el demandante hubiera repercutido la totalidad o una parte del coste excesivo resultado de la infracción. La carga de la prueba en el caso de esta defensa de repercusión del coste excesivo recaerá en el demandado.
2. En la medida en que se haya repercutido el coste excesivo a personas que se encuentren en el nivel siguiente de la cadena de suministro a las que resulte legalmente imposible exigir una indemnización por su perjuicio, el demandado no podrá invocar la defensa a que se refiere el apartado anterior.

*Artículo 13***Compradores indirectos**

1. Los Estados miembros velarán por que, en caso de que en una demanda por daños y perjuicios la existencia de una reclamación de daños y perjuicios o el importe de la indemnización que debe concederse dependa de si, o en qué medida, se repercutió un coste excesivo al demandante, la carga de demostrar la existencia y la cuantía de tal repercusión recaiga en el demandante.
2. En la situación a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, se considerará que el comprador indirecto ha acreditado que se le repercutió el coste excesivo si demuestra que:
 - (o) el demandado ha cometido una infracción del Derecho de la competencia;
 - (p) la infracción tuvo como consecuencia un coste excesivo para el comprador directo del demandado; y
 - (q) él adquirió los bienes o servicios objeto de la infracción, o adquirió bienes o servicios derivados de los bienes o servicios objeto de la infracción o que los contuvieran.

Los Estados miembros velarán por que el órgano jurisdiccional disponga de la facultad para calcular qué cuota de dicho coste excesivo se repercutió.

El presente apartado se entenderá sin perjuicio del derecho del infractor a demostrar que el coste excesivo no se repercutió al comprador indirecto, o al menos no por completo.

*Artículo 14***Lucro cesante e infracción en el nivel del suministro**

1. Las normas establecidas en el presente capítulo se entenderán sin perjuicio del derecho de la parte perjudicada a exigir una indemnización por lucro cesante.
2. Los Estados miembros velarán por que las normas establecidas en el presente capítulo se apliquen también en consecuencia cuando la infracción de la normativa de competencia se refiera al suministro de la empresa infractora.

*Artículo 15***Demandas por daños y perjuicios interpuestas por demandantes situados en distintos niveles de la cadena de suministro**

1. Los Estados miembros velarán por que, a la hora de evaluar si se cumple la carga de la prueba derivada de la aplicación del artículo 13, los órganos jurisdiccionales nacionales que conocieren de una demanda por daños y perjuicios tomen debidamente en cuenta
 - (r) las demandas por daños y perjuicios que estén relacionadas con la misma infracción del Derecho de la competencia, pero hayan sido interpuestas por demandantes situados en otros niveles de la cadena de suministro; o
 - (s) las resoluciones derivadas de dichas demandas.
2. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de los derechos y obligaciones de los órganos jurisdiccionales nacionales de conformidad con el artículo 30 del Reglamento (UE) nº 1215/2012.

**Capítulo V
Cuantificación del perjuicio***Artículo 16***Cuantificación del perjuicio**

1. Los Estados miembros velarán por que, en caso de una infracción de cártel, se presuma que la infracción ha ocasionado un perjuicio. A la empresa infractora le asistirá el derecho de refutar esa presunción.
2. Los Estados miembros velarán por que la carga y el nivel de la prueba y del establecimiento de los hechos necesarios para la cuantificación del perjuicio no hagan prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio del derecho de la parte perjudicada al resarcimiento de daños y perjuicios. El Estado miembro dispondrá que se faculte al órgano jurisdiccional para estimar el importe del perjuicio.

Capítulo VI Resolución consensual de litigios

Artículo 17

Efecto suspensivo de la resolución consensual de litigios

1. Los Estados miembros velarán por que el plazo de prescripción para interponer una demanda por daños y perjuicios se suspenda hasta tanto no concluya el proceso de la resolución consensual de litigios. La suspensión del plazo de prescripción solo se aplicará con relación a las partes que estén o estuvieran inmersas en la resolución consensual.
2. Los Estados miembros velarán por que los órganos jurisdiccionales nacionales que conocieren de una demanda por daños y perjuicios puedan suspender el procedimiento en caso de que las partes en este procedimiento estén inmersas en un proceso de resolución consensual en relación con la reclamación abarcada por dicha demanda por daños y perjuicios.

Artículo 18

Efecto de los acuerdos consensuales sobre las posteriores demandas por daños y perjuicios

1. Los Estados miembros velarán por que, tras un acuerdo consensual, la reclamación de la parte perjudicada que haya participado en el proceso de resolución consensual se reduzca en la parte proporcional del perjuicio que el coinfractor que participase en un proceso de resolución consensual ocasionó a la parte perjudicada. Los coinfractores no consensuales no pueden recuperar del coinfractor consensual la contribución correspondiente al resto de la reclamación. Solo cuando los coinfractores no consensuales no estén en condiciones de resarcir los daños y perjuicios que corresponden al resto de la reclamación, se puede considerar que el coinfractor consensual abona daños y perjuicios a la parte perjudicada consensual.
2. A la hora de determinar la contribución de cada coinfractor, los órganos jurisdiccionales nacionales deberán tener en cuenta toda resolución consensual previa en la que participe el coinfractor consensual.

CAPÍTULO VII Disposiciones finales

Artículo 19

Revisión

La Comisión revisará la presente Directiva e informará al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar antes del [...] [5 años después de la fecha fijada como fecha límite para la transposición de la presente Directiva].

Artículo 20

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva a más tardar el [2 años después de la fecha de adopción de la presente Directiva]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 21

Entrada en vigor

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

*Artículo 22***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo

Por el Consejo

N. de la R.: La documentació esmentada pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 26.06.2013 a l'01.07.2013).

Finiment del termini: 02.07.2013; 09:30 h.

Acord: Mesa del Parlament, 18.06.2013.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Justícia i Drets Humans.

Acord: Mesa del Parlament, 18.06.2013.

— **Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell de modificació del Reglament (CE) 216/2008 pel que fa a aeròdroms, gestió del trànsit aeri i serveis de navegació aèria**

Tram. 295-00067/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 17.06.2013
Reg. 20916 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 18.06.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) N° 216/2008 EN LO QUE SE REFIERE A AERÓDROMOS, GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM(2013) 409 FINAL] [2013/0187 (COD)]

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

Estrasburgo, 11.6.2013
COM(2013) 409 final
2013/0187 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

El desarrollo del marco regulador de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA)¹, establecido, en particular, en el Reglamento (CE) n° 216/2008, está ligado al desarrollo de la iniciativa del Cielo Único Europeo. La iniciativa sobre el Cielo Único Europeo tiene por objetivo mejorar la eficiencia global de la organización y gestión del espacio aéreo europeo mediante una reforma del sector de los servicios de navegación aérea. Su desarrollo se asienta sobre dos paquetes legislativos exhaustivos: Cielo Único Europeo I y Cielo Único Europeo II, compuestos por cuatro Reglamentos —el Reglamento (CE) n° 549/2004, el Reglamento (CE) n° 550/2004, el Reglamento (CE) n° 551/2004 y el Reglamento (CE) n° 552/2004²— e incluye asimismo un proyecto general de modernización de los equipos y sistemas de los servicios de navegación aérea en el marco de SESAR³.

¹ Aunque la hoja de ruta de la Comisión para la aplicación de la Declaración Conjunta del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre las agencias descentralizadas, de julio de 2012, exige la normalización de los nombres de todas las Agencias de la UE para que respondan al mismo formato, por razones de claridad la presente exposición de motivos utiliza en todo su texto el nombre actual de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). El texto de la propuesta legislativa en sí ha sido adaptado para conformarlo a la nueva Declaración Conjunta y la hoja de ruta.

² Reglamento (CE) n° 549/2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco); Reglamento (CE) n° 550/2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios); Reglamento (CE) n° 551/2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único

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

En 2009 el Reglamento (CE) n° 1108/2009 amplió las competencias de la EASA a la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea (GTA/SNA). Si bien esa ampliación suponía también la incorporación al ámbito de la EASA de distintos elementos de reglamentación técnica de GTA/SNA, no se completaron al mismo tiempo los cambios correspondientes en los cuatro Reglamentos del Cielo Único Europeo. En lugar de ello, el Parlamento Europeo y el Consejo prefirieron dejar intactas las competencias correspondientes y existentes en los citados Reglamentos del Cielo Único Europeo para garantizar que no hubiera desequilibrios en el proceso de transición del marco regulador anterior al nuevo y para respaldar la idea de que el nuevo marco de la EASA se basara en principios vigentes del Cielo Único Europeo.

Los legisladores resolvieron ese solapamiento de los Reglamentos insertando un nuevo artículo 65 *bis* en el Reglamento (CE) n° 216/2008. Este artículo exige a la Comisión que proponga modificaciones a los cuatro Reglamentos del Cielo Único Europeo para incorporar los requisitos del Reglamento (CE) n° 216/2008.

En segundo lugar, hay una inadecuación general entre los enfoques aplicados en los ámbitos de la EASA y de la gestión del tránsito aéreo (GTA/SNA) a todos los demás aspectos de la aviación (aeronavegabilidad, licencias de la tripulación, operaciones aéreas, etc.). En términos generales, el planteamiento consiste en que todas las reglamentaciones técnicas se concentran en la EASA para la consecución de los objetivos del artículo 2 del Reglamento (CE) n° 216/2008, mientras que en la Comisión recae la reglamentación económica. Sin embargo, en el ámbito de la GTA/SNA (es decir, del Cielo Único Europeo), la situación es más compleja, pues las reglamentaciones técnicas proceden de fuentes diversas⁴. Por tanto, conviene armonizar este importante ámbito de reglamentación, de tal modo que todas las consultas se lleven a cabo con la misma exhaustividad y que todas las normas encajen en la misma estructura y sirvan a los mismos objetivos, facilitando la labor a los responsables de la aplicación de las normas, así como garantizar que la inminente oleada de innovaciones técnicas derivadas de la iniciativa SESAR puedan aplicarse de forma coordinada a los equipos y procedimientos tanto en el aire como en tierra.

El objetivo de esta iniciativa reguladora es eliminar el solapamiento entre los Reglamentos del Cielo Único Europeo y la EASA y simplificar y aclarar la línea divisoria entre los marcos reguladores de la EASA y del Cielo Único Europeo, a fin de dar cumplimiento al requisito del artículo 65 *bis*. En este sentido, la modificación respalda también el objetivo político de asegurar una delimitación clara de las funciones de la Comisión, la EASA y Eurocontrol, de tal modo que la Comisión se centre en la reglamentación económica y técnica, con la EASA actuando como su agente en materia de redacción de la reglamentación técnica y supervisión, y Eurocontrol en las funciones operativas, articuladas en torno al concepto del concepto de Gestor de la Red⁵.

Además de la supresión de disposiciones del Cielo Único Europeo en el marco de la refundición de los cuatro Reglamentos que lo regulan, es preciso también proceder a algunas adaptaciones de menor importancia del Reglamento (CE) n° 216/2008, ya que anteriormente el texto de este Reglamento se basaba en la terminología de algunas disposiciones del Cielo Único Europeo —particularmente, en el ámbito de la interoperabilidad—, por lo que debe introducirse la misma terminología en el Reglamento (CE) n° 216/2008, ahora que los cuatro Reglamentos del Cielo Único Europeo son derogados.

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

La DG MOVE ha elaborado una evaluación de impacto en apoyo de las propuestas legislativas para mejorar la eficiencia, la seguridad y la competitividad del Cielo Único Europeo. Las modificaciones del Reglamento (CE) n° 216/2008 en el presente paquete, no obstante, tratan de abordar aspectos que no se abordaron en la modificación anterior mediante el Reglamento (CE) n° 1108/2009, concretamente con el artículo 65 *bis*. Esas modificaciones fueron objeto de análisis en la evaluación de impacto que precedió a la aprobación del Reglamento (CE) n° 1108/2009.

Aunque no ha habido ninguna consulta específica sobre las modificaciones relativas a la EASA, se celebró una consulta pública de tres meses entre septiembre y diciembre de 2012 en la página web de la DG MOVE sobre los cambios relativos al Cielo Único Europeo. Además, se organizaron dos eventos de alto nivel, una conferencia en Limassol y una audiencia en Bruselas, así como numerosas reuniones bilaterales con todas las partes interesadas. En esos eventos también salió a relucir la función de la EASA, y las partes interesadas expresaron la necesidad de una redacción más coordinada de las normas técnicas.

européo (Reglamento del espacio aéreo); Reglamento (CE) n° 552/2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad).

³ Reglamento (CE) n° 219/2007 del Consejo; el proyecto SESAR (programa de investigación de gestión del tránsito aéreo del Cielo Único Europeo) es el soporte técnico del Cielo Único Europeo; se trata de un programa de mejora de la gestión del tránsito aéreo que abarca toda la aviación.

⁴ En la actualidad, las normas técnicas no solo las redacta la EASA, sino también Eurocontrol y varios organismos de normalización, tales como Eurocae.

⁵ Véase el artículo 19 de la propuesta de refundición del Cielo Único Europeo.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Alcance (artículo 1 del Reglamento (CE) n° 216/2008)

Las competencias de la Unión en asuntos militares han sido siempre muy limitadas, y la línea divisoria del Cielo Único Europeo se ha basado tradicionalmente en la premisa de que, si un proveedor de servicios aeroportuarios o de ruta presta la mayor parte de sus servicios (más del 50 %) al tránsito aéreo civil, debe cumplir las mismas normas que se aplican a otros proveedores de servicios. Por otro lado, los usuarios del espacio aéreo militar tenían la posibilidad de operar con arreglo a las normas de la OACI o con arreglo a las normas del Cielo Único Europeo [definidas como normas del tránsito aéreo general (GAT)]. Podían asimismo apartarse de esas normas a efectos operativos declarando que la operación en cuestión se realizaba como tránsito aéreo operacional (OAT), en cuyo caso las normas del Cielo Único Europeo no se aplicaban a tales usuarios. Así pues, la línea divisoria garantiza la seguridad del tráfico civil, pero mantiene la posibilidad de que el ejército opere en función de sus propios requisitos de misión. La adopción del Reglamento (CE) n° 1108/2009 generó discrepancias entre las normas del Cielo Único Europeo y de la EASA, llegando a producirse situaciones en las que, por ejemplo, un proveedor de servicios y sus controladores de tránsito aéreo debían obtener una certificación con arreglo a las normas del Cielo Único Europeo, mientras que según las normas de la EASA la certificación no era necesaria. La modificación actual hace concordar el alcance del Reglamento (CE) n° 216/2008 y de los cuatro Reglamentos del Cielo Único Europeo [(CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004] para evitar tales incoherencias, restableciendo la aplicación de las normas en función del concepto previsto, en virtud del cual a un proveedor de servicios le son aplicables las normas de la UE si más del 50 % del tránsito aéreo al que presta sus servicios entra en el ámbito de las normas GAT.

3.2. Objetivos (artículo 2)

El desarrollo y la aplicación del Plan Maestro ATM (SESAR⁶) exigen la adopción de medidas reguladoras en una gran variedad de aspectos de la aviación. En la situación anterior, la coordinación y adaptación de las normas (por ejemplo, de gestión del tránsito aéreo y de aeronavegabilidad) generaba problemas derivados de la ausencia de un coordinador central que asegurara la coherencia entre los borradores preparados por los distintos participantes. Este problema no existe en ámbitos distintos de la GTA/SNA, ya que la EASA redacta y coordina el conjunto de las normas técnicas, mientras que la GTA/SNA ha seguido dividida entre dos marcos reguladores. La modificación del artículo 2 subraya que la GTA/SNA debe recibir el mismo tratamiento que otros sectores. Más en concreto, dentro de su labor de apoyo a la Comisión en la redacción de normas técnicas, la EASA debe adoptar un planteamiento equilibrado para regular actividades diferentes sobre la base de sus características específicas, de unos niveles de seguridad aceptables y de una jerarquía definida de los riesgos de los usuarios, a fin de garantizar un desarrollo global y coordinado de la aviación.

3.3. Declaraciones (a partir del artículo 3, en todo el Reglamento)

El Reglamento (CE) n° 1108/2009 introdujo la posibilidad de efectuar una autodeclaración, en lugar de la certificación, sobre determinados servicios de información de vuelo. Se ha adaptado el texto del Reglamento (CE) n° 216/2008 para incorporar esa posibilidad en los distintos lugares donde se menciona la certificación.

3.4. Definiciones (artículo 3)

Para reflejar las derogaciones de los cuatro Reglamentos sobre el Cielo Único Europeo, tal como se ha explicado, adaptar los dos marcos reguladores y aportar claridad al texto del Reglamento (CE) n° 216/2008, se han modificado las definiciones de «organismo cualificado» y «GTA/SNA». Además, se han copiado en este Reglamento las definiciones de «Plan Maestro ATM» y de «tránsito aéreo general» de los Reglamentos sobre el Cielo Único Europeo.

3.5. GTA/SNA (artículo 8 *ter*)

El artículo 8 *ter* se ha modificado para adaptar la redacción a la propuesta de derogación del Reglamento (CE) n° 552/2004, garantizando así el mantenimiento de los principios y conceptos del Reglamento (CE) n° 552/2004 (Reglamento de interoperabilidad).

3.6. Requisitos esenciales (anexo V *ter*)

Se ha corregido un error en el punto 2, letra c), inciso iv), para ajustar el texto a las disposiciones de la OACI y a las normas de la UE vigentes. Se trataba de un error involuntario en la redacción del Reglamento (CE) n° 1108/2009, que dio lugar al requisito inviable de que los controladores de tránsito aéreo proporcionaran a las aeronaves zonas libres de obstáculos incluso cuando estaban fuera del área de maniobras del aeródromo.

En segundo lugar, en el punto 2, letras g) y h), así como en el punto 3, se ha insertado texto del Reglamento (CE) n° 552/2004 para subrayar que no se modificará innecesariamente el enfoque aplicado hasta ahora para regular esos aspectos. Esas adiciones no cambiarán el ámbito de aplicación, sino que servirán para reforzar la armonización de los marcos reguladores del Cielo Único Europeo y de la EASA.

⁶ Programa de investigación de gestión del tránsito aéreo del Cielo Único Europeo. Véase <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/>

3.7. Varios

Se han efectuado algunas pequeñas correcciones tipográficas (en el artículo 7, por ejemplo) y algunos pequeños cambios de redacción de las normas (en los artículos 9, 19 y 33) allí donde el texto no se correspondía con la situación actual tras las modificaciones previas del Reglamento. Además, se han introducido algunas pequeñas modificaciones en distintas partes del Reglamento (por ejemplo, en los artículos 52 y 59 y en el anexo V *ter*) para evitar desviaciones involuntarias respecto a los principios acordados en el Cielo Único Europeo desde 2004.

Asimismo, se ha adaptado el Reglamento al régimen establecido por los artículos 290 y 291 del TFUE y por el Reglamento (CE) n° 182/2011, que regulan los actos de ejecución y los actos delegados, y por lo demás, se han incluido los elementos esenciales de las disposiciones estándar acordadas respecto a los actos de fundación de las agencias de conformidad con la hoja de ruta para la aplicación de la Declaración Conjunta del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre las agencias descentralizadas, de julio de 2012. Este último acuerdo incluye también la normalización de las denominaciones de las Agencias de la UE, de modo que la EASA pasará a denominarse «Agencia de la Unión Europea para la Aviación» (EAA).

4. ELEMENTOS FACULTATIVOS

Habida cuenta de que se ha elaborado una exposición de motivos separada sobre la propuesta de refundición de los cuatro Reglamentos del Cielo Único Europeo, el presente documento recoge en lo esencial las modificaciones del Reglamento (CE) n° 216/2008 necesarias para garantizar la continuidad del enfoque actual del Cielo Único Europeo tras la adaptación de los cuatro Reglamentos del Cielo Único Europeo de conformidad con el artículo 65 *bis* del Reglamento (CE) n° 216/2008.

2013/0187 (COD)

Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con objeto de tomar en consideración las modificaciones introducidas en el Reglamento (CE) n° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE⁸, y en el Reglamento (CE) n° 1070/2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación⁹, resulta necesario hacer concordar el texto del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE, con el Reglamento (CE) n° 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de

⁷ DO C [...] de [...], p. [...].

⁸ DO L 309 de 24.11.2009, p. 51.

⁹ DO L 300 de 14.11.2009, p. 34.

marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco)¹⁰, el Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios)¹¹, el Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo)¹², y el Reglamento (CE) n° 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad)¹³.

- (2) El desarrollo y la aplicación del Plan Maestro ATM exige la adopción de medidas reguladoras en una gran variedad de aspectos de la aviación. La Agencia, en su labor de apoyo a la Comisión en la redacción de normas técnicas, debe adoptar un planteamiento equilibrado para regular actividades diferentes sobre la base de sus características específicas, de unos niveles de seguridad aceptables y de una jerarquía definida de los riesgos de los usuarios, a fin de garantizar un desarrollo global y coordinado de la aviación.
- (3) Para hacer posible la modificación o la extensión de las disposiciones en materia de aeronavegabilidad, protección ambiental, pilotos, operaciones aéreas, aeródromos, GTA/SNA, controladores de tránsito aéreo, operadores de terceros países, supervisión y ejecución, cláusulas de flexibilidad, multas y multas coercitivas, así como tasas y cánones, a fin de tomar en consideración las necesidades técnicas, científicas, operativas o de seguridad, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas apropiadas, incluso a nivel de expertos, durante los trabajos preparatorios. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (4) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión.
- (5) La Comisión debe adoptar actos de ejecución de aplicación inmediata cuando, en casos debidamente justificados relacionados con exenciones de aeródromos y con decisiones de no aplicar las cláusulas de flexibilidad, así lo exijan razones imperiosas de urgencia.
- (6) Procede adaptar determinados principios relativos a la gobernanza de la Agencia al enfoque común sobre los organismos descentralizados de la UE, adoptado por el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión en julio de 2012.
- (7) Procede, por tanto, modificar en consecuencia el Reglamento (CE) n° 216/2008.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 216/2008 se modifica como sigue:

- 1) El artículo 1 queda modificado como sigue:
 - a) El apartado 2 queda modificado como sigue:
 - i) La letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) los aeródromos o partes de estos, así como los equipos, el personal y las organizaciones mencionados en el apartado 1, letras c) y d), que son controlados y explotados por el ejército, cuando el tránsito al que presten servicio sea fundamentalmente distinto del tránsito aéreo general;».
 - ii) En la letra c), se sustituye la última frase por el texto siguiente:

¹⁰ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

¹¹ DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

¹² DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

¹³ DO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

«la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea (GTA/SNA), incluidos los sistemas y componentes, el personal y las organizaciones a que se refiere el apartado 1, letras e) y f), que sean provistos o puestos a disposición por el ejército, fundamentalmente para movimientos de aeronaves distintos del tránsito aéreo general.».

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

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros velarán por que las instalaciones militares abiertas al tránsito aéreo general y los servicios facilitados por el personal militar al tránsito aéreo general que no entren en el ámbito de aplicación del apartado 1 tengan un nivel de seguridad tan eficaz como el exigido por los requisitos esenciales que se definen en los anexos V *bis* y V *ter*.».

- 2) El artículo 2 queda modificado como sigue:

- a) En el apartado 2, se añaden las letras g) y h) siguientes:

«g) respaldar el desarrollo y la aplicación del Plan Maestro ATM;

h) regular la aviación civil de la forma que mejor promueva su desarrollo, rendimiento, interoperabilidad y seguridad de manera proporcional a la naturaleza de cada actividad específica.».

- b) En el apartado 3, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) creación de una Agencia de la Unión Europea para la Aviación independiente (en lo sucesivo, "la Agencia");».

- 3) El artículo 3 queda modificado como sigue:

- a) La letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«"supervisión permanente": las funciones que habrá que llevar a cabo para verificar que las condiciones bajo las que se ha expedido un certificado o que comprende una declaración siguen cumpliéndose durante el plazo de validez del certificado o la declaración, así como la toma de cualquier medida de salvaguardia;».

- b) La letra d *bis*) se sustituye por el texto siguiente:

«d *bis*) "componentes GTA/SNA": cualquier componente, según la definición de componentes del artículo 2, punto 18, del Reglamento (UE) n° [insertar n° del Reglamento refundido] relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo;».

- c) Se inserta la letra e *bis*) siguiente:

«e *bis*) "declaración": a los efectos de la prestación de GTA/SNA, cualquier declaración escrita:

- sobre la conformidad o la idoneidad para el uso de los sistemas y componentes, expedida por una organización dedicada al diseño, la fabricación y el mantenimiento de sistemas y componentes GTA/SNA,
- sobre el cumplimiento de los requisitos aplicables de un servicio o sistema que vaya a entrar en funcionamiento, expedida por un proveedor de servicios,
- sobre la capacidad y los medios para cumplir las responsabilidades asociadas a determinados servicios de información de vuelo.».

- d) La letra f) se sustituye por el texto siguiente:

«f) "organismo cualificado": un organismo al que la Agencia o una autoridad aeronáutica nacional, bajo su control y responsabilidad, puedan atribuirle tareas específicas de certificación o supervisión;».

- e) Las letras q) y r) se sustituyen por el texto siguiente:

«q) "GTA/SNA": los servicios de gestión del tránsito aéreo definidos en el artículo 2, apartado 10, del Reglamento (UE) n° [insertar n° del Reglamento refundido], los servicios de navegación aérea definidos en el artículo 2, apartado 4, de dicho Reglamento, incluidos los servicios de gestión de la red contemplados en el artículo 17 de dicho Reglamento, y los servicios consistentes en la producción y el tratamiento de datos y el formato y la entrega de datos al tránsito aéreo general con fines de navegación aérea segura;

r) "sistema GTA/SNA": cualquier combinación de equipos y sistemas, según la definición del artículo 2, punto 33, del Reglamento (UE) n° [insertar n° del Reglamento refundido];».

- f) Se añaden las letras t) y u) siguientes:
- «"tránsito aéreo general": todos los movimientos de aeronaves civiles, así como todos los movimientos de aeronaves de Estado, incluidas las aeronaves militares, de aduanas y de policía, cuando dichos movimientos se lleven a cabo de conformidad con los procedimientos de la OACI;
- u) "Plan Maestro ATM": el plan aprobado mediante la Decisión 2009/320/CE del Consejo¹⁴, de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 219/2007 del Consejo¹⁵.».
- 4) El artículo 4 queda modificado como sigue:
- a) El apartado 3 *ter* se sustituye por el texto siguiente:
- «No obstante lo dispuesto en el apartado 3 *bis*, los Estados miembros podrán decidir conceder una exención a las disposiciones del presente Reglamento a un aeródromo que:
- no gestione más de 10 000 pasajeros al año, y
 - no gestione más de 850 movimientos al año relacionados con operaciones de carga,
- a condición de que la exención se ajuste a los objetivos generales de seguridad del presente Reglamento y a cualquier otra norma del Derecho de la Unión.
- La Comisión evaluará el cumplimiento de la condición contemplada en el párrafo primero y, cuando considere que no se ha cumplido, adoptará una decisión al efecto. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 2. Por razones imperiosas de urgencia debidamente justificadas relacionadas con la seguridad, la Comisión adoptará actos de ejecución inmediatamente aplicables, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 4.
- El Estado miembro afectado revocará la exención cuando se le notifique la decisión a que se refiere el párrafo segundo.».
- b) En el apartado 3 *quater*, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:
- «3 *quater*. Los servicios GTA/SNA prestados en el espacio aéreo del territorio al que se aplica el Tratado, así como en cualquier otro espacio aéreo en que los Estados miembros apliquen el Reglamento (UE) [insertar el n° del Reglamento refundido] con arreglo al artículo 1, apartado 4, de dicho Reglamento, deberán cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento.».
- 5) El artículo 5 queda modificado como sigue:
- a) en el apartado 2, letra d), la primera frase se sustituye por el texto siguiente: «las organizaciones responsables del mantenimiento y de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de los productos, componentes y equipos demostrarán su capacidad y medios para cumplir las obligaciones asociadas con sus facultades.».
- b) El apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:
- «En lo que respecta a la aeronavegabilidad de las aeronaves contempladas en el artículo 4, apartado 1, letras a), b) y c), se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de establecer disposiciones de aplicación respecto a:
- a) las condiciones para establecer las bases de certificación aplicables a un producto dado y para notificarlos a un solicitante;
 - b) las condiciones para establecer las especificaciones detalladas de aeronavegabilidad aplicables a componentes y equipos y para notificarlas a un solicitante;
 - c) las condiciones para establecer las especificaciones de aeronavegabilidad específicas aplicables a aeronaves consideradas aptas para un certificado restringido de aeronavegabilidad y para notificarlas a un solicitante;
 - d) las condiciones para la expedición y difusión de la información obligatoria para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los productos y las condiciones para la aprobación de medios alternativos de conformidad con dicha información obligatoria;
 - e) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de los certificados de tipo, de los certificados de tipo restringidos, de la aprobación de

¹⁴ DO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

¹⁵ DO L 64 de 2.3.2007, p. 1.

cambios a los certificados de tipo, de certificados de tipo suplementarios, de la aprobación de diseños de reparación, de certificados de aeronavegabilidad individuales, de certificados de aeronavegabilidad restringidos, de autorizaciones de vuelo y de certificados de productos, componentes o equipos, con inclusión de:

- i) las condiciones relativas al período de validez de dichos certificados, y las condiciones para renovarlos cuando se haya fijado un período de validez limitado;
- ii) las restricciones aplicables a la concesión de autorizaciones de vuelo. Estas restricciones deberán referirse, entre otros, a los elementos siguientes:
 - objeto del vuelo,
 - espacio aéreo utilizado durante el vuelo,
 - cualificaciones de la tripulación de vuelo,
 - transporte de personas que no forman parte de la tripulación de vuelo;
- iii) las aeronaves para las que podrán expedirse certificados restringidos de aeronavegabilidad, y las restricciones asociadas;
- iv) los datos de idoneidad operativa, con inclusión de:
 - el programa mínimo de formación para obtener la habilitación de tipo del personal certificador de mantenimiento, a fin de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 2, letra f),
 - el programa mínimo para la habilitación de tipo de los pilotos y los datos de referencia de los simuladores asociados, a fin de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7,
 - la lista maestra de equipo mínimo, según convenga,
 - los datos sobre el tipo de aeronave pertinentes para la tripulación de cabina,
 - especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para tipos concretos de operación, a fin de respaldar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las mejoras de seguridad de las aeronaves;
- f) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar la aprobación de organizaciones, con arreglo al apartado 2, letras d), e) y g), y las condiciones conforme a las cuales tales aprobaciones pueden no ser exigidas;
- g) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar los certificados del personal exigidos conforme al apartado 2, letra f);
- h) las responsabilidades de los titulares de certificados;
- i) la conformidad de las aeronaves mencionadas en el apartado 1 que no entren en el ámbito de aplicación de lo dispuesto en los apartados 2 o 4, y de las aeronaves a que hace referencia el artículo 4, apartado 1, letra c), con los requisitos esenciales;
- j) las condiciones para el mantenimiento y la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de los productos, componentes y equipos.

En lo que respecta a la aeronavegabilidad de las aeronaves contempladas en el artículo 4, apartado 1, letras a), b) y c), se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de modificar o completar el anexo I, cuando resulte necesario debido a la evolución técnica, operativa o científica o a la existencia de pruebas que revelan problemas de seguridad en el ámbito de la aeronavegabilidad, a efectos de la consecución de los objetivos establecidos en el artículo 2 y en la medida necesaria a tales efectos.».

- 6) En el artículo 6, los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de modificar los requisitos contemplados en el apartado 1 para adaptarlos a las modificaciones del Convenio de Chicago y sus anexos que entren en vigor con posterioridad a la adopción del presente Reglamento y pasen a ser de aplicación en todos los Estados miembros.

3. Cuando resulte necesario para garantizar un nivel elevado y uniforme de protección medioambiental y, si procede, sobre la base del contenido de los apéndices del anexo 16 contemplados en el apartado 1, la Comisión, por medio de actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter*, podrá establecer disposiciones de aplicación que completen los requisitos enunciados en el apartado 1.».

7) El artículo 7 queda modificado como sigue:

a) El apartado 2, párrafo cuarto, se sustituye por el texto siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el párrafo tercero, en el caso de las licencias de piloto de recreo podrá ejercer como médico examinador aéreo, si así lo permite el Derecho interno, un facultativo de medicina general que tenga un conocimiento suficientemente detallado de la historia clínica del solicitante. La Comisión adoptará disposiciones de aplicación para el recurso a un facultativo de medicina general, en lugar de un médico examinador aéreo, garantizando que se mantenga el nivel de seguridad. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 3.».

b) En el apartado 2, el párrafo sexto se sustituye por el texto siguiente:

«Los requisitos de los párrafos segundo y tercero podrán satisfacerse mediante la aceptación de licencias y certificados médicos expedidos por un tercer país, o en su nombre, en relación con los pilotos que operen una aeronave de las indicadas en el artículo 4, apartado 1, letras b) o c).».

c) En el apartado 6, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«En lo que respecta a los pilotos que operen las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), o que operen los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento, y las personas y organizaciones que participen en la formación, pruebas, verificación o evaluación médica de dichos pilotos, se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de establecer disposiciones de aplicación en lo relativo a:».

d) en el apartado 6, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) las condiciones para la conversión de las licencias de piloto y de las licencias de mecánico de a bordo nacionales en vigor en licencias de piloto, así como las condiciones para la conversión de los certificados médicos nacionales;».

e) En el apartado 6, la letra f) se sustituye por el texto siguiente:

«f) el cumplimiento, por parte de los pilotos de las aeronaves a que se refieren la letra a), inciso ii), y las letras d) y h) del anexo II, al utilizarlas en operaciones de transporte aéreo comercial, de los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo III.».

f) Al final del apartado 6 se añade el siguiente párrafo nuevo:

«En lo que respecta a los pilotos que operen las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), o que operen los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento, y las personas y organizaciones que participen en la formación, pruebas, verificación o evaluación médica de dichos pilotos, se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de modificar o completar el anexo III, cuando resulte necesario debido a la evolución técnica, operativa o científica o a la existencia de pruebas que revelan problemas de seguridad en el ámbito de la concesión de licencias de piloto, a efectos de la consecución de los objetivos establecidos en el artículo 2 y en la medida necesaria a tales efectos.».

8) El artículo 8 queda modificado como sigue:

a) En el apartado 5, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«En lo que respecta a la operación de las aeronaves contempladas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de establecer disposiciones de aplicación en lo relativo a:».

b) En el apartado 5, la letra g) se sustituye por el texto siguiente:

«g) el cumplimiento, en la operación de las aeronaves a las que se refieren la letra a), inciso ii), y las letras d) y h) del anexo II, cuando estas aeronaves se usen para el transporte aéreo comercial, de los requisitos esenciales pertinentes que figuran en el anexo IV y, si procede, en el anexo V *ter*;».

c) En el apartado 5, se añaden las siguientes letras h) e i):

«h) las condiciones y los procedimientos con arreglo a los cuales las operaciones especializadas estarán sujetas a autorización;

i) las condiciones para la prohibición, limitación o sujeción a ciertas condiciones de una operación en interés de la seguridad, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22, apartado 1.».

d) Al final del apartado 5 se añade el siguiente párrafo nuevo:

«En lo que respecta a la operación de las aeronaves contempladas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de modificar o completar el anexo IV y, si procede, el anexo V *ter*, cuando resulte necesario debido a la evolución técnica, operativa o científica o a la existencia de pruebas que revelan problemas de seguridad en el ámbito de las operaciones aéreas, a efectos de la consecución de los objetivos establecidos en el artículo 2 y en la medida necesaria a tales efectos.».

9) El artículo 8 *bis* queda modificado como sigue:

a) En el apartado 5, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«En lo que respecta a los aeródromos y equipos de aeródromos, así como a las operaciones de los aeródromos, se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de establecer disposiciones de aplicación en lo relativo a:».

b) En el apartado 5, después de la letra j) se añaden las letras siguientes:

«k) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar los certificados de proveedores de servicios de dirección en la plataforma;

l) las condiciones para la expedición y difusión de la información obligatoria para garantizar la seguridad de las operaciones de los aeródromos y de los equipos de aeródromos;

m) las responsabilidades de los proveedores de servicios contemplados en el apartado 2, letra e);

n) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar las aprobaciones de organizaciones y las condiciones para la supervisión de las organizaciones dedicadas al diseño, la fabricación y el mantenimiento de los equipos de los aeródromos críticos para la seguridad;

o) las responsabilidades de las organizaciones dedicadas al diseño, la fabricación y el mantenimiento de los equipos de los aeródromos críticos para la seguridad.».

c) Al final del apartado 5 se añade el siguiente párrafo nuevo:

«En lo que respecta a los aeródromos y equipos de aeródromos, así como a las operaciones de los aeródromos, se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de modificar o completar el anexo V *bis* y, si procede, el anexo V *ter*, cuando resulte necesario debido a la evolución técnica, operativa o científica o a la existencia de pruebas que revelan problemas de seguridad en el ámbito de los aeródromos, a efectos de la consecución de los objetivos establecidos en el artículo 2 y en la medida necesaria a tales efectos.».

10) El artículo 8 *ter* queda modificado como sigue:

a) Los apartados 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:

«4. En las medidas mencionadas en el apartado 6 podrá establecerse un requisito de certificación o declaración respecto a las organizaciones dedicadas al diseño, la fabricación y el mantenimiento de los sistemas y componentes GTA/SNA de los que dependan la seguridad o la interoperabilidad. El certificado de dichas organizaciones se expedirá cuando hayan demostrado que cuentan con la capacidad y los medios para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que les han sido conferidas. Las facultades conferidas se especificarán en el certificado.

5. En las medidas mencionadas en el apartado 6 podrá establecerse un requisito de certificación o, como alternativa, de validación o declaración por el proveedor de GTA/SNA o la organización dedicada al diseño, la fabricación y el mantenimiento de los sistemas y componentes GTA/SNA respecto a tales sistemas y componentes de los que dependan la seguridad o la interoperabilidad. Los certificados o declaraciones para dichos sistemas y componentes se expedirán o validarán cuando el solicitante haya demostrado que estos sistemas y componentes cumplen las especificaciones detalladas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales mencionados en el apartado 1.».

b) El apartado 6 queda modificado como sigue:

i) La parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«En lo que respecta a la provisión de GTA/SNA, se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de establecer disposiciones de aplicación en lo relativo a:».

ii) La letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«las condiciones y procedimientos para la declaración y la supervisión de los proveedores de servicios y las organizaciones dedicadas al diseño, la fabricación y el mantenimiento de sistemas y componentes GTA/SNA contemplados en los apartados 3 a 5;».

iii) Se añaden las letras g), h) e i) siguientes:

«g) las condiciones para la expedición y difusión de la información obligatoria para garantizar la seguridad en la provisión de GTA/SNA;

h) las condiciones para la validación y la declaración contempladas en el apartado 5 y para la supervisión del cumplimiento de tales condiciones;

i) las normas operativas y los componentes GTA/SNA requeridos para el uso del espacio aéreo.».

iv) Al final del apartado se añade el siguiente párrafo nuevo:

«En lo que respecta a la provisión de GTA/SNA, se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de modificar o completar el anexo V *bis*, cuando resulte necesario debido a la evolución técnica, operativa o científica o a la existencia de pruebas que revelan problemas de seguridad en el ámbito de los servicios GTA/SNA, a efectos de la consecución de los objetivos establecidos en el artículo 2 y en la medida necesaria a tales efectos.».

c) En el apartado 7, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) reflejarán el estado actual de la técnica y las mejores prácticas en materia de GTA/SNA, en particular de conformidad con el Plan Maestro ATM y en estrecha cooperación con la OACI;».

11) El artículo 8 *quater* queda modificado como sigue:

a) En el apartado 10, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«En lo que respecta a los controladores de tránsito aéreo, así como a las personas y organizaciones que intervengan en la formación, las pruebas, el reconocimiento médico o la evaluación médica de los controladores de tránsito aéreo, se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de establecer disposiciones de aplicación en lo relativo a:».

b) En el apartado 10 se añaden las siguientes letras e), f) y g):

«e) sin perjuicio de lo dispuesto en los acuerdos bilaterales celebrados de conformidad con el artículo 12, las condiciones para la aceptación de las licencias de terceros países;

f) las condiciones para la prohibición, limitación o sujeción a ciertas condiciones, en aras de la seguridad, de la prestación de formación en el puesto de trabajo;

g) las condiciones para la expedición y difusión de la información obligatoria para garantizar la seguridad en la prestación de formación en el puesto de trabajo.».

c) Al final del apartado 10 se añade el siguiente párrafo nuevo:

«En lo que respecta a los controladores de tránsito aéreo, así como a las personas y organizaciones que intervengan en la formación, las pruebas, el reconocimiento médico o la evaluación médica de los controladores de tránsito aéreo, se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de modificar o completar el anexo V *ter*, cuando resulte necesario debido a la evolución técnica, operativa o científica o a la existencia de pruebas que revelan problemas de seguridad en el ámbito de los servicios GTA/SNA, a efectos de la consecución de los objetivos establecidos en el artículo 2 y en la medida necesaria a tales efectos.».

12) El artículo 9 queda modificado como sigue:

a) En el apartado 4, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«En lo que respecta a las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letra d), se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de establecer disposiciones de aplicación en lo relativo a:».

b) En el apartado 4, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) la autorización de las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letra d), que no posean un certificado de aeronavegabilidad normal OACI, o a los tripulantes que no sean titulares de una licencia estándar OACI, a entrar o salir de la Comunidad o a operar en ella;».

c) En el apartado 4, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

- «e) las condiciones para la declaración por parte de los operadores a que se refiere el apartado 3, o para la supervisión de dichos operadores;».
- d) En el apartado 4, se añade la letra g) siguiente:
- «g) las condiciones alternativas para los casos en los cuales la conformidad con las normas y los procedimientos a que se refiere el apartado 1 no sea posible o implique un esfuerzo desproporcionado, garantizando la consecución del objetivo de las normas y los procedimientos afectados.».
- e) En el apartado 5, letra e), se suprimen los términos «de seguridad».
- 13) El artículo 10 queda modificado como sigue:
- a) El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. A efectos de la aplicación del apartado 1, los Estados miembros, además de la supervisión de los certificados que hayan expedido, o de las declaraciones que hayan recibido, llevarán a cabo investigaciones, incluidas inspecciones en pista, y adoptarán las medidas necesarias para impedir que continúe una infracción, entre ellas la inmovilización en tierra de una aeronave.».
- b) En el apartado 5, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
- «Se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de establecer disposiciones de aplicación por las que se fijen las condiciones de la cooperación a que se refiere el apartado 1 y, en particular:».
- c) En el apartado 5, se añaden las letras d) y e) siguientes:
- «d) las condiciones para las cualificaciones de los inspectores que lleven a cabo las inspecciones en pista y de las organizaciones que participen en la formación de dichos inspectores;
- e) las condiciones para la administración y aplicación de la supervisión y ejecución, con inclusión de los sistemas de gestión de la seguridad.».
- 14) El artículo 11 queda modificado como sigue:
- a) los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:
- «1. Los Estados miembros reconocerán, sin más requisitos técnicos ni evaluación, los certificados expedidos de conformidad con el presente Reglamento y con los actos delegados y actos de ejecución adoptados en virtud del mismo. Cuando el reconocimiento original sea para un determinado propósito o propósitos, cualquier reconocimiento subsiguiente servirá únicamente para el mismo propósito o propósitos.
2. La Comisión, por iniciativa propia o a petición de un Estado miembro o de la Agencia, podrá decidir si los certificados contemplados en el apartado 1 se ajustan al presente Reglamento y a los actos delegados y actos de ejecución adoptados en virtud del mismo. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 2. Por razones imperiosas de urgencia debidamente justificadas relacionadas con la seguridad, la Comisión adoptará actos de ejecución inmediatamente aplicables, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 4.».
- 15) En el artículo 12, apartado 2, letra b), el último párrafo se sustituye por el texto siguiente:
- «podrá exigir al Estado miembro interesado, de conformidad con el artículo 351 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que modifique el acuerdo, suspenda su aplicación o lo denuncie. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 2.».
- 16) El artículo 13 se sustituye por el texto siguiente:
- «Artículo 13
Organismos cualificados
- «Cuando se atribuyan funciones de certificación o supervisión específicas a un organismo cualificado, la Agencia o la autoridad aeronáutica nacional de que se trate se asegurará de que dicho organismo reúna los criterios establecidos en el anexo V.
- Los organismos cualificados no expedirán certificados ni autorizaciones ni recibirán declaraciones.».
- 17) El artículo 14 queda modificado como sigue:
- a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las disposiciones del presente Reglamento y de los actos delegados y actos de ejecución adoptados en virtud del mismo no impedirán que un Estado miembro responda inmediatamente ante un problema de seguridad relacionado con un producto, un sistema, una persona o una organización, a condición de que la acción inmediata sea necesaria para garantizar la seguridad y resulte imposible resolver adecuadamente el problema con arreglo al presente Reglamento y a los actos delegados y actos de ejecución adoptados en virtud del mismo.»

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

«La Comisión evaluará el cumplimiento de las condiciones contempladas en el apartado 1 y, cuando considere que no se han cumplido, adoptará una decisión al efecto. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 2. Por razones imperiosas de urgencia debidamente justificadas relacionadas con la seguridad, la Comisión adoptará actos de ejecución inmediatamente aplicables, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 4.

El Estado miembro afectado revocará la medida adoptada con arreglo al apartado 1 cuando se le notifique la decisión a que se refiere el párrafo primero.

Cuando resulte necesario como consecuencia de la detección de un problema inmediato de seguridad según lo dispuesto en el apartado 1, se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de modificar o completar el presente Reglamento.»

- c) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los Estados miembros podrán conceder exenciones de los requisitos esenciales especificados por el presente Reglamento y sus actos delegados y actos de ejecución en caso de circunstancias operativas urgentes imprevistas o de necesidades operativas de duración limitada, siempre que ello no afecte negativamente al nivel de seguridad. Notificarán cuanto antes a la Agencia, a la Comisión y a los demás Estados miembros en cuanto las exenciones pasen a ser repetitivas o se concedan por períodos superiores a los dos meses.»

- d) En el apartado 5, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«La Comisión valorará si las exenciones cumplen las condiciones establecidas en el apartado 4 y, cuando considere que no se cumplen, adoptará una decisión al efecto. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 2. Por razones imperiosas de urgencia debidamente justificadas relacionadas con la seguridad, la Comisión adoptará actos de ejecución inmediatamente aplicables, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 4.

El Estado miembro afectado revocará la exención cuando se le notifique la decisión a que se refiere el párrafo segundo.»

- e) En el apartado 6, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«6. Cuando pueda conseguirse por otros medios un nivel de protección equivalente al conseguido mediante la aplicación de los actos delegados y actos de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, los Estados miembros podrán conceder, sin discriminación por motivo de la nacionalidad, aprobaciones que supongan una excepción de tales actos delegados o actos de ejecución, de conformidad con el procedimiento establecido en el párrafo segundo y en el apartado 7.»

- f) Al final del apartado 7, se añade el párrafo siguiente:

«Cuando la Comisión, tomando en consideración la recomendación a que hace referencia el párrafo primero, concluya que se cumplen las condiciones establecidas en el apartado 6, concederá la exención sin demora modificando en consecuencia los actos delegados o actos de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento.»

- 18) En el artículo 15, apartado 2, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«2. Sin perjuicio del derecho de acceso del público a los documentos de la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 1049/2001, la Comisión, por iniciativa propia, adoptará disposiciones de aplicación sobre la difusión a las partes interesadas de la información a que hace referencia el apartado 1. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 3. Esas medidas tendrán en cuenta la necesidad de:».

- 19) El título del capítulo III se sustituye por el texto siguiente:
«AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA AVIACIÓN»
- 20) El artículo 17 queda modificado como sigue:
- a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
«A efectos de la aplicación del presente Reglamento, se creará una Agencia de la Unión Europea para la Aviación.»
- b) En el apartado 2, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:
«Para garantizar el funcionamiento y desarrollo correctos de la aviación civil, la Agencia:».
- c) En el apartado 2, se añade la letra f) siguiente:
«f) respaldará a las autoridades competentes de los Estados miembros en el ejercicio de sus funciones proporcionando un foro de intercambio de información y de expertos.»
- 21) En el artículo 19, apartado 2, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
«Esos documentos reflejarán el estado más reciente de la técnica y las mejores prácticas en esta materia, y se actualizarán teniendo en cuenta la experiencia de la aviación en todo el mundo, así como el progreso científico y técnico.»
- 22) En el artículo 21, apartado 2, letra b), el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:
«i) los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento operados por los centros de formación certificados por la Agencia.»
- 23) El artículo 22 queda modificado como sigue:
- a) En el apartado 2, letra c), los términos «un mes» se sustituyen por «tres meses».
- b) en el apartado 2, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
«e) si un Estado miembro estuviera en desacuerdo con las conclusiones de la Agencia respecto de un plan determinado, remitirá la cuestión a la Comisión. La Comisión decidirá si dicho plan cumple los objetivos de seguridad del presente Reglamento. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 2;».
- 24) En el artículo 22 *bis*, se inserta la siguiente letra c *bis*):
«c *bis*) expedirá y renovará los certificados o aceptará las declaraciones de conformidad o idoneidad para el uso y de cumplimiento, con arreglo al artículo 8 *ter*, apartados 4 y 5, de las organizaciones que proporcionen servicios o sistemas paneuropeos y, cuando se lo solicite el Estado miembro interesado, también de otros proveedores de servicios y de organizaciones dedicadas al diseño, la fabricación y el mantenimiento de sistemas y componentes GTA/SNA;».
- 25) En el artículo 24, el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:
«5. Tomando en consideración los principios establecidos en los artículos 52 y 53, la Comisión adoptará disposiciones de aplicación sobre los métodos de trabajo de la Agencia para llevar a cabo los cometidos citados en los apartados 1, 3 y 4. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 2.»
- 26) El artículo 25 queda modificado como sigue:
- a) En el apartado 3, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
«Sobre la base de los apartados 1 y 2, la Comisión, por medio de actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter*, establecerá:».
- b) En el apartado 3, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
«b) las disposiciones de aplicación sobre las investigaciones, las medidas conexas y los procedimientos de información, incluidas disposiciones relativas a los derechos de la defensa, el acceso al expediente, la representación jurídica, la confidencialidad, las disposiciones temporales, así como la fijación del importe de las multas y de las multas coercitivas y su cobro.»
- 27) En el artículo 29 se suprime el apartado 2.

- 28) El artículo 30 se sustituye por el texto siguiente:
- «Se aplicará a la Agencia y a su personal el Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de la Unión Europea.».
- 29) El artículo 33 queda modificado como sigue:
- a) En el apartado 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) nombrará al director ejecutivo y a los directores ejecutivos adjuntos, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 39 *bis* y 39 *ter*;».
- b) En el apartado 2, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) adoptará, antes del 30 de noviembre de cada año y previa recepción del dictamen de la Comisión, los programas de trabajo anual y plurianual de la Agencia del año o años siguientes; esos programas de trabajo serán adoptados sin perjuicio del procedimiento presupuestario anual de la Comunidad y del programa legislativo comunitario en los ámbitos pertinentes de la seguridad aérea; el dictamen de la Comisión se adjuntará a los programas de trabajo;».
- c) En el apartado 2, la letra h) se sustituye por el texto siguiente:
- «h) ejercerá la autoridad disciplinaria sobre el director ejecutivo y, de acuerdo con este, sobre los directores ejecutivos adjuntos;».
- d) En el apartado 2, se añaden las letras n), o), p) y q) siguientes:
- «n) de conformidad con el apartado 6, ejercerá, respecto del personal de la Agencia, las competencias atribuidas por el Estatuto de los Funcionarios a la autoridad facultada para proceder a los nombramientos y las atribuidas por el Régimen aplicable a Otros Agentes a la autoridad facultada para proceder a las contrataciones¹⁶ (en lo sucesivo, las «competencias de la autoridad facultada para proceder a los nombramientos»);
- o) garantizará un seguimiento adecuado de las conclusiones y recomendaciones que se deriven de los informes de auditoría interna o externa y las evaluaciones, así como de las investigaciones llevadas a cabo por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF);
- p) adoptará las oportunas normas de aplicación del Estatuto de los Funcionarios y el Régimen aplicable a Otros Agentes de conformidad con el artículo 110 del Estatuto de los Funcionarios;
- q) adoptará normas para la prevención y gestión de conflictos de interés entre sus miembros y entre los miembros de la sala o salas de recursos.».
- e) Se añade el apartado 6 siguiente:
- «6. El consejo de administración adoptará, de conformidad con el artículo 110 del Estatuto de los funcionarios, una decisión basada en el artículo 2, apartado 1, de dicho Estatuto y en el artículo 6 del Régimen aplicable a Otros Agentes por la que se deleguen en el director ejecutivo las competencias correspondientes de la autoridad facultada para proceder a nombramientos y se determinen las condiciones de suspensión de dicha delegación. El director ejecutivo estará autorizado a subdelegar las citadas competencias.
- Cuando así lo exijan circunstancias excepcionales, el consejo de administración podrá, mediante resolución, suspender temporalmente la delegación de las competencias de la autoridad facultada para proceder a los nombramientos en el director ejecutivo y la subdelegación de competencias por parte de este último, y ejercer él mismo las competencias o delegarlas en uno de sus miembros o en un miembro del personal distinto del director ejecutivo.».
- 30) El artículo 34 queda modificado como sigue:
- a) En el apartado 1, los términos «un representante de la Comisión» se sustituyen por los términos «dos representantes de la Comisión, todos con derecho de voto».
- b) En el apartado 1, párrafo segundo, los términos «a su representante y a su suplente» se sustituyen por los términos «a sus representantes y a sus suplentes».
- c) En el apartado 1, párrafo segundo, el término «cinco» se sustituye por el término «cuatro».

¹⁶ Reglamento (CEE, Euratom, CECA) n° 259/68 del Consejo, de 29 de febrero de 1968, por el que se establece el Estatuto de los funcionarios de las Comunidades Europeas y el régimen aplicable a los otros agentes de estas Comunidades y por el que se establecen medidas específicas aplicables temporalmente a los funcionarios de la Comisión (DO L 56 de 4.3.1968, p. 1).

- d) Al final del apartado 1, se añade el párrafo nuevo siguiente:
- «Los miembros del consejo de administración y sus suplentes serán designados por sus conocimientos en el ámbito de la aviación y se tendrán en cuenta sus cualificaciones administrativas, presupuestarias y de gestión. Todas las partes representadas en el consejo de administración se esforzarán por limitar la rotación de sus representantes con el fin de preservar la continuidad del trabajo del consejo. Todas las partes se esforzarán por lograr una representación equilibrada de hombres y mujeres en el consejo de administración.».
- 31) En el artículo 37, apartado 1, se introducen las siguientes modificaciones:
- Los términos «una mayoría de dos tercios» se sustituyen por los términos «mayoría simple».
 - Se inserta la segunda frase siguiente:
«Sin embargo, las decisiones relacionadas con la adopción de los programas de trabajo, el presupuesto anual, los nombramientos y la ampliación del mandato o la destitución del director ejecutivo requerirán una mayoría de dos tercios de los miembros del consejo de administración.».
- 32) Se añade el artículo 37 *bis* siguiente:
- «Artículo 37 *bis*
Comité ejecutivo
1. El consejo de administración estará asistido por un comité ejecutivo.
 2. El comité ejecutivo:
 - a) preparará las resoluciones que deba adoptar el consejo de administración;
 - b) garantizará, junto con el consejo de administración, un seguimiento adecuado de las conclusiones y recomendaciones que se deriven de los informes de auditoría interna o externa y las evaluaciones, así como de las investigaciones llevadas a cabo por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF);
 - c) sin perjuicio de las responsabilidades del director ejecutivo, recogidas en el artículo 38, asistirá y asesorará a este en la ejecución de las decisiones adoptadas por el consejo de administración, con el fin de reforzar la supervisión de la gestión administrativa y presupuestaria.
 3. Cuando sea necesario, por motivos de urgencia, el comité ejecutivo podrá adoptar determinadas decisiones provisionales en nombre del consejo de administración, en particular en materia de gestión administrativa, incluida la suspensión de la delegación de los poderes atribuidos a la autoridad facultada para proceder a los nombramientos.
 4. El comité ejecutivo estará integrado por el presidente del consejo de administración, un representante de la Comisión en el consejo de administración y otros tres miembros designados por el consejo de administración de entre sus miembros con derecho de voto. El presidente del consejo de administración ocupará también la presidencia del comité ejecutivo. El director ejecutivo participará en las reuniones del comité ejecutivo pero no tendrá derecho de voto.
 5. La duración del mandato de los miembros del comité ejecutivo será la misma que la de los miembros del consejo de administración. El mandato de los miembros del comité ejecutivo finalizará cuando pierdan su condición de miembros del consejo de administración.
 6. El comité ejecutivo se reunirá en sesión ordinaria, como mínimo, cada tres meses. Además, se reunirá por iniciativa de su presidente, o a petición de sus miembros.
 7. El consejo de administración establecerá el reglamento interno del comité ejecutivo.».
- 33) El artículo 38 queda modificado como sigue:
- a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1. La gestión de la Agencia correrá a cargo de su director ejecutivo, que será totalmente independiente en el cumplimiento de sus funciones. Sin perjuicio de las competencias respectivas de la Comisión, del consejo de administración y del comité ejecutivo, el director ejecutivo no pedirá ni recibirá instrucciones de ningún Gobierno ni de ningún otro organismo.».
 - b) En el apartado 3 se suprime la letra g).
 - c) En el apartado 3, la letra i) se sustituye por el texto siguiente:

- «i) delegará sus competencias en otros miembros del personal de la Agencia. La Comisión definirá las modalidades de la delegación de competencias. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 2;».
- d) En el apartado 3, la letra k) se sustituye por el texto siguiente:
- «k) preparará los programas de trabajo anual y plurianual y los remitirá al consejo de administración previa consulta a la Comisión;».
- e) En el apartado 3, se añaden las letras m), n), o) y p) siguientes:
- «m) implementará los programas de trabajo anual y plurianual e informará al consejo de administración acerca de dicha implementación;
- n) preparará un plan de acción sobre la base de las conclusiones de los informes de auditoría internos o externos y las evaluaciones, así como de las investigaciones llevadas a cabo por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), e informará de los avances realizados dos veces al año a la Comisión y periódicamente al comité ejecutivo y al consejo de administración;
- o) protegerá los intereses financieros de la Unión mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y otras actividades ilegales, controles efectivos, y, si se detectaran irregularidades, recuperará las cantidades indebidamente abonadas y, en su caso, impondrá sanciones administrativas y financieras eficaces, proporcionadas y disuasorias;
- p) preparará una estrategia de la Agencia contra el fraude y la presentará al consejo de administración para su aprobación.».
- 34) Se suprime el artículo 39.
- 35) Se añaden los artículos 39 *bis* y 39 *ter* siguientes:

«Artículo 39 *bis*

Nombramiento del director ejecutivo

1. El director ejecutivo será contratado como agente temporal de la Agencia según lo dispuesto en el artículo 2 *bis* del Régimen aplicable a Otros Agentes.
 2. El director ejecutivo será nombrado por el consejo de administración en función de sus méritos y de su competencia y experiencia acreditadas en el ámbito de la aviación civil tras un procedimiento de selección abierto y transparente.
- A efectos de la celebración del contrato con el director ejecutivo, la Agencia estará representada por el presidente del consejo de administración.
- Antes del nombramiento, podrá invitarse al candidato seleccionado por el consejo de administración a que declare ante la comisión competente del Parlamento Europeo y responda a las preguntas formuladas por sus miembros.
3. El mandato del director ejecutivo será de cinco años. Antes de que concluya ese período, la Comisión procederá a una evaluación en la que se analizarán la actuación del director ejecutivo y los cometidos y retos futuros de la Agencia.
 4. Previa propuesta de la Comisión, en la que se tendrá en cuenta la evaluación a que se refiere el apartado 3, el consejo de administración podrá prorrogar una vez la duración del mandato del director ejecutivo por no más de cinco años.
 5. El consejo de administración informará al Parlamento Europeo acerca de su intención de prorrogar el mandato del director ejecutivo. En el mes que precede a la prórroga de su mandato, podrá invitarse al director ejecutivo a que declare ante la comisión competente del Parlamento y responda a las preguntas formuladas por sus miembros.
 6. Un director ejecutivo cuyo mandato haya sido prorrogado no podrá, al término de dicha prórroga, participar en otro procedimiento de selección para el mismo puesto.
 7. El director ejecutivo solo podrá ser destituido por decisión del consejo de administración, a propuesta de la Comisión.
 8. El consejo de administración adoptará las decisiones sobre el nombramiento, la prórroga del mandato o la destitución del director ejecutivo o de los directores ejecutivos adjuntos por mayoría de dos tercios de sus miembros con derecho de voto.

Artículo 39 *ter*

Nombramiento de los directores ejecutivos adjuntos

1. Podrán asistir al director ejecutivo uno o varios directores ejecutivos adjuntos.
 2. El nombramiento, la prórroga del mandato o la destitución del director o directores ejecutivos adjuntos se llevarán a cabo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 39 *bis*, previa consulta al director ejecutivo y, en su caso, al director ejecutivo electo.».
- 36) En el artículo 40, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3. Se convocará a la sala o salas de recursos siempre que sea necesario. La Comisión decidirá el número de salas de recursos y los cometidos que se les asignan. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 2.».
- 37) En el artículo 41, el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:
- «5. La Comisión establecerá las cualificaciones necesarias de los miembros de cada sala de recursos, las competencias de los distintos miembros en la fase preparatoria de las resoluciones y las condiciones de la votación. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 65, apartado 3.».
- 38) En el artículo 52, apartado 1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) cuando sea necesario, asociarán a los expertos apropiados de las partes interesadas pertinentes o se basarán en los conocimientos técnicos de los organismos europeos de normalización pertinentes, de Eurocontrol o de otros organismos especializados;».
- 39) El artículo 56 se sustituye por el texto siguiente:
- «Programas de trabajo anual y plurianual
1. De conformidad con el artículo 33, apartado 2, letra c), el consejo de administración, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, adoptará un documento de programación que contendrá la programación plurianual y anual sobre la base de un proyecto presentado por el director ejecutivo, teniendo en cuenta el dictamen de la Comisión. Lo remitirá al Parlamento Europeo, al Consejo y a la Comisión.
- Será definitivo tras la adopción definitiva del presupuesto general de la Unión y, si fuese necesario, se adaptará en consecuencia.
- Los programas de trabajo anual y plurianual tendrán por objeto fomentar la mejora continua de la seguridad de la aviación europea y se ajustarán a los objetivos, mandatos y funciones de la Agencia establecidos en el presente Reglamento.
2. El programa de trabajo anual comprenderá los objetivos detallados y los resultados esperados, incluidos indicadores de rendimiento. Contendrá asimismo una descripción de las acciones que vayan a financiarse y una indicación de los recursos humanos y financieros asignados a cada acción, de conformidad con los principios de presupuestación y de gestión por actividades. El programa de trabajo anual será coherente con el programa de trabajo plurianual contemplado en el apartado 4. Indicará claramente qué tareas se han añadido, modificado o suprimido en relación con el ejercicio financiero anterior.
- Incluirá la estrategia sobre las relaciones con terceros países u organizaciones internacionales a que se refiere el artículo 27, apartado 2, así como las actuaciones ligadas a esa estrategia.
3. El consejo de administración modificará el programa de trabajo anual adoptado si se encomienda una nueva función a la Agencia.
- Cualquier modificación sustancial del programa de trabajo anual se adoptará con arreglo al mismo procedimiento que el programa de trabajo anual inicial. El consejo de administración podrá delegar en el director ejecutivo la competencia de adoptar modificaciones no sustanciales del programa de trabajo anual.
4. El programa de trabajo plurianual fijará la programación estratégica general, incluidos los objetivos, los resultados esperados e indicadores de rendimiento. Contendrá asimismo una indicación de la programación de los recursos, que incluirá las necesidades plurianuales en materia de presupuesto y personal.
- La programación de los recursos se actualizará todos los años. La programación estratégica se actualizará cuando proceda y, en particular, en respuesta al resultado de la evaluación a que se refiere el artículo 62.».
- 40) En el artículo 57, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
- «El informe general anual dará cuenta de la manera como la Agencia ha llevado a cabo su programa de trabajo anual. Indicará claramente qué mandatos y funciones de la Agencia se han añadido, cambiado o suprimido, en relación con el año anterior.».

- 41) En el artículo 59, apartado 1, se añade la letra f) siguiente:
- «f) los cánones abonados de conformidad con el artículo 13 del Reglamento (CE) nº [Reglamento del Cielo Único Europeo] por las tareas pertinentes de la autoridad en materia de GTA/SNA.».
- 42) El artículo 62 queda modificado como sigue:
- a) En el apartado 1, los términos «el consejo de administración» se sustituyen por los términos «la Comisión».
- b) Se añade el apartado 4 siguiente:
- «4. Cada dos evaluaciones se elaborará también un balance de los resultados logrados por la Agencia en cuanto a sus objetivos, su mandato y sus funciones. Si la Comisión considera que, a la luz de sus objetivos, mandato y funciones, deja de estar justificada la continuidad de la Agencia, podrá proponer que se modifique en consecuencia o se derogue el presente Reglamento.».
- 43) El artículo 64 queda modificado como sigue:
- a) [No procede en español.]
- b) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente: «Se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 *ter* al objeto de establecer, sobre la base de lo dispuesto en los apartados 3, 4 y 5, disposiciones de aplicación en lo relativo a tasas e ingresos.».
- c) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «Las normas mencionadas en el apartado 1 determinarán, en particular, los casos en que se cobrarán tasas o ingresos por otros conceptos de conformidad con el artículo 59, apartado 1, letras c) y d), así como su importe y las modalidades de pago.».
- d) El apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:
- «5. El importe de las tasas e ingresos se fijará en un nivel suficiente para garantizar que los ingresos cubran, en principio, el coste total de los servicios prestados. Todos los gastos de la Agencia atribuidos al personal que desarrolla las actividades a que se refiere el apartado 3, incluida la contribución proporcional del empleador al plan de pensiones, se reflejarán, de forma particular, en dicho coste. Las tasas e ingresos, incluidos los recaudados en 2007, se afectarán a la Agencia.».
- 44) El artículo 65 se sustituye por el texto siguiente:
- «Comité
1. La Comisión estará asistida por un comité. Se tratará de un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) nº 182/2011.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.
4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 8 del Reglamento (UE) nº 182/2011, leído en relación con su artículo 4.».
- 45) Se suprime el artículo 65 *bis*.
- 46) Se añaden los artículos 65 *ter* y 65 *quater* siguientes:
- «Artículo 65 *ter*
Ejercicio de la delegación
1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 5, apartado 5, el artículo 6, apartados 2 y 3, el artículo 7, apartado 6, el artículo 8, apartado 5, el artículo 8 *bis*, apartado 5, el artículo 8 *ter*, apartado 6, el artículo 8 *quater*, apartado 10, el artículo 9, apartado 4, el artículo 10, apartado 5, el artículo 14, apartados 3 y 7, el artículo 25, apartado 3, y el artículo 64, apartado 1, se confiere a la Comisión por tiempo indefinido.
3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 5, apartado 5, el artículo 6, apartados 2 y 3, el artículo 7, apartado 6, el artículo 8, apartado 5, el artículo 8 *bis*, apartado 5, el artículo 8 *ter*, apartado 6, el artículo 8 *quater*, apartado 10, el artículo 9, apartado 4, el artículo 10, apartado 5, el artículo 14, apartados 3 y 7, el artículo 25, apartado 3, y el artículo 64, apartado 1, podrá ser revocada en cualquier momento por el

Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 5, apartado 5, al artículo 6, apartados 2 y 3, al artículo 7, apartado 6, al artículo 8, apartado 5, al artículo 8 *bis*, apartado 5, al artículo 8 *ter*, apartado 6, al artículo 8 *quater*, apartado 10, al artículo 9, apartado 4, al artículo 10, apartado 5, al artículo 14, apartados 3 y 7, al artículo 25, apartado 3, y al artículo 64, apartado 1, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y el Consejo, ninguna de esas dos instituciones formula objeciones al respecto o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto la una como la otra informan a la Comisión de que no las formularán. Ese plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 65 *quater*

Procedimiento de urgencia

1. Los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo entrarán en vigor inmediatamente y serán aplicables en tanto no se formulen objeciones con arreglo al apartado 2. En la notificación de un acto delegado al Parlamento Europeo o al Consejo se deberán exponer los motivos por los cuales se ha recurrido al procedimiento de urgencia.

2. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado con arreglo al procedimiento del artículo 65 *ter*, apartado 5. En ese caso, la Comisión derogará el acto inmediatamente después de recibir la notificación de la decisión del Parlamento Europeo o del Consejo de formular objeciones.».

47) Se añade el artículo 66 *bis* siguiente:

«Artículo 66 *bis*

Acuerdo de sede y condiciones de funcionamiento

1. Las disposiciones necesarias sobre las instalaciones que deben proporcionarse a la Agencia en el Estado miembro de acogida y a los servicios que este debe poner a su disposición, y las normas concretas aplicables en el Estado miembro de acogida de la Agencia al director ejecutivo, a los miembros del consejo de administración, al personal de la Agencia y a los miembros de sus familias, se fijarán en un acuerdo de sede celebrado entre la Agencia y el Estado miembro de acogida, que tendrá lugar después de haber obtenido la aprobación del consejo de administración, y no más tarde de dos años después de la entrada en vigor del Reglamento (UE) n° [].

2. El Estado miembro de acogida de la Agencia ofrecerá las mejores condiciones posibles para garantizar el funcionamiento de la Agencia, incluida la escolarización multilingüe y de vocación europea, así como conexiones de transporte adecuadas.».

48) Se añade el siguiente artículo 66 *ter*:

«Artículo 66 *ter*

Normas de seguridad aplicables a la protección de la información clasificada y de la información sensible no clasificada

La Agencia aplicará los principios de seguridad contenidos en las normas de seguridad de la Comisión para la protección de la Información Clasificada de la Unión Europea (ICUE) y de la información sensible no clasificada, con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la Decisión 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Comisión. La aplicación de los principios de seguridad se hará extensiva a las disposiciones relativas, entre otros extremos, al intercambio, el tratamiento y el almacenamiento de la citada información.».

49) En el anexo V, los puntos 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. El organismo y el personal responsable de las tareas de certificación y supervisión deberán actuar con la máxima integridad profesional y la mayor competencia técnica posible y deberán estar libres de presiones e incentivos, especialmente de tipo económico, que puedan influir en sus dictámenes o en los resultados de sus investigaciones, en particular ejercidos por personas o grupos de personas afectados por los resultados de las tareas de certificación o supervisión.

3. El organismo deberá emplear personal y poseer los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relativas al proceso de certificación y supervisión. También tendrá acceso a los equipos necesarios para controles excepcionales.».

50) El anexo V *ter* queda modificado como sigue:

a) En el punto 2, letra c), el inciso iv) se sustituye por el texto siguiente:

«Los servicios de control del tránsito aéreo y los procesos conexos proporcionarán una separación adecuada entre aeronaves y, en el área de maniobras del aeródromo, prevendrán colisiones entre obstáculos y aeronaves y, cuando resulte adecuado y factible, prestarán asistencia en la protección frente a obstáculos y otras situaciones peligrosas en el aire y asegurarán una coordinación rápida y en el momento adecuado con todos los usuarios pertinentes y con los volúmenes del espacio aéreo adyacentes.».

b) En el punto 2, al final de la letra g) se añade el texto siguiente:

«La gestión de afluencia se llevará a cabo con miras a optimizar la capacidad disponible en el uso del espacio aéreo y mejorar los procesos de gestión de la afluencia del tránsito aéreo. Se basará en la transparencia y eficacia y garantizará que las capacidades se ofrezcan de manera flexible y oportuna, de forma acorde con las recomendaciones del Plan Regional de Navegación Aérea para la Región Europea de la OACI.

Las medidas relativas a la gestión de la afluencia del tránsito aéreo a que se refiere el artículo 8 *ter*, apartado 6, darán apoyo a las decisiones operativas de los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeropuertos y los usuarios del espacio aéreo y abarcarán los siguientes ámbitos:

a) la planificación de vuelos;

b) el uso de capacidades de espacio aéreo disponibles durante todas las fases del vuelo, incluida la asignación de franjas horarias;

c) el uso de encaminamientos por el tránsito aéreo general, incluidas:

- la creación de una publicación única para las rutas y la orientación del tránsito,
- las opciones para la desviación del tránsito aéreo general de las zonas congestionadas,
- las reglas de prioridad relativas al acceso al espacio aéreo para el tránsito aéreo general, en particular durante los periodos de congestión y de crisis;

d) la coherencia entre los planes de vuelo y las franjas horarias aeroportuarias, así como la coordinación necesaria con las regiones vecinas.».

c) En el punto 2, al final de la letra h) se añade el texto siguiente:

«Teniendo en cuenta la organización de los aspectos militares bajo la responsabilidad de los Estados miembros, la gestión del espacio aéreo respaldará asimismo la aplicación uniforme del concepto de utilización flexible del espacio aéreo descrito por la OACI y desarrollado en el Reglamento (CE) nº 551/2004, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes.

Los Estados miembros informarán anualmente a la Agencia sobre la aplicación, en el contexto de la política común de transportes, del concepto de utilización flexible del espacio aéreo respecto del espacio aéreo bajo su responsabilidad.».

d) En el punto 3, al final de la letra a) se añade el texto siguiente:

«Los sistemas incluirán, en particular:

1. Sistemas y procedimientos de gestión del espacio aéreo.
2. Sistemas y procedimientos de gestión de afluencia del tránsito aéreo.
3. Sistemas y procedimientos para los servicios del tránsito aéreo, en particular sistemas de tratamiento de datos de vuelo, sistemas de tratamiento de datos de vigilancia y sistemas de interfaz hombre-máquina.
4. Sistemas y procedimientos de comunicaciones tierra-tierra, aire-tierra y aire-aire.
5. Sistemas y procedimientos de navegación.
6. Sistemas y procedimientos de vigilancia.
7. Sistemas y procedimientos de servicios de información aeronáutica

8. Sistemas y procedimientos para la utilización de información meteorológica.».

e) En el punto 3, al final de la letra b) se añade el texto siguiente:

«Los sistemas GTA/SNA se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán utilizando los procedimientos validados adecuados, de forma que garanticen el funcionamiento continuo de la red europea de gestión del tránsito aéreo en todo momento y en todas las fases de vuelo. El funcionamiento continuo se manifestará, en particular, en el uso compartido de información, incluida la información pertinente sobre el estado operativo, la comprensión común de la información, unas prestaciones comparables de procesamiento y los procedimientos asociados que permitan prestaciones operativas comunes acordadas para el conjunto o para partes de la Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo (EATMN).

La EATMN, así como sus sistemas y componentes, apoyarán, de forma coordinada, nuevos conceptos de operación acordados y validados que mejoren la calidad, la sostenibilidad y la eficacia de los servicios de navegación aérea, especialmente en términos de seguridad y capacidad.

La EATMN, así como sus sistemas y componentes, favorecerán la implantación progresiva de una coordinación civil y militar, en la medida necesaria para una gestión eficaz del espacio aéreo y del flujo del tránsito aéreo, así como el uso seguro y eficiente del espacio aéreo por parte de todos los usuarios, mediante la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo.

Para alcanzar dichos objetivos, la EATMN, así como sus sistemas y componentes, apoyarán el uso compartido y adecuado en el tiempo, entre las partes civil y militar, de información correcta y coherente que cubra todas las fases del vuelo.».

Artículo 2

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.

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.

Acord: Mesa del Parlament, 18.06.2013.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 26.06.2013 a l'01.07.2013).

Finiment del termini: 02.07.2013; 09:30 h.

Acord: Mesa del Parlament, 18.06.2013.

— **Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell sobre una major cooperació entre els serveis públics d'ocupació**
Tram. 295-00068/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 19.06.2013
Reg. 25172 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 20.06.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE UNA MAYOR COOPERACIÓN ENTRE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE EMPLEO (SPE) (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM(2013) 430 FINAL] [2013/0202 (COD)]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo

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

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

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

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 17.6.2013
COM(2013) 430 final
2013/0202 (COD)

Propuesta de

DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
sobre una mayor cooperación entre los servicios públicos de empleo (SPE)
(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta jurídica, una medida de fomento a tenor del artículo 149 TFUE, tiene por objeto reforzar la cooperación entre los servicios públicos de empleo (SPE) de los Estados miembros. Los SPE son responsables de la ejecución de políticas activas del mercado laboral y de la prestación de servicios de empleo en interés público. Forman parte de determinados ministerios, organismos públicos o entes sin ánimo de lucro cubiertos por el Derecho público. Entre los servicios que ofrecen los SPE a los trabajadores y a las empresas cabe citar información sobre el mercado de trabajo, ayuda en la búsqueda de empleo, asesoramiento, orientación profesional, colocación y apoyo de la movilidad profesional y geográfica. Los SPE suelen estar también a cargo de los sistemas de prestaciones por desempleo y de otros sistemas de prestaciones sociales. La eficiencia de estos servicios públicos constituye un factor esencial para el éxito de las políticas de empleo.

Reforzar la cooperación entre los SPE en la UE ha sido reconocido como un elemento fundamental para alcanzar los objetivos de empleo de la Estrategia Europa 2020¹. La Comisión ha abogado repetidamente por una modernización en

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

la prestación de servicios de los SPE, por el establecimiento de asociaciones entre los SPE y otros servicios de empleo, y por una transformación de los SPE en «agencias de gestión de las transiciones» que ofrezcan una nueva combinación de políticas de empleo «activas» y «pasivas»². El Consejo ha instado recientemente a que se creen asociaciones entre los servicios de empleo públicos y privados, las empresas, los interlocutores sociales y los representantes de los jóvenes cuando se establezcan sistemas de «garantía juvenil»³. También en las «orientaciones para el empleo»⁴, las directrices europeas actuales en materia de políticas de empleo, se hace referencia directa a los SPE.

La reducción de los presupuestos públicos y la necesidad de una mayor rentabilidad de los SPE ha llevado a varios Estados miembros a emprender reformas de los SPE del tipo de fusiones con los proveedores de prestaciones por desempleo, subcontratación de los servicios a proveedores privados, regionalización y municipalización de los servicios de empleo, y una mejora de la prestación de servicios a través de las TIC y de herramientas de autoservicio. Al mismo tiempo, los gastos de los SPE (sin incluir las prestaciones por desempleo) varían constantemente: una encuesta periódica que se realiza entre los SPE⁵ puso de manifiesto que entre 2007 y 2010 aumentaron los gastos, mientras que, a partir de 2011, disminuyeron en su mayor parte. Las últimas proyecciones presupuestarias muestran que la mayoría de los SPE prevén mayores gastos en 2013 que en el año anterior.

Debido a la diversidad nacional en términos de modelos de funcionamiento e instrumentos de los servicios públicos de empleo, las condiciones de los mercados de trabajo y el contexto jurídico, los SPE tienen distintos niveles de eficacia a la hora de aplicar programas del mercado de trabajo. Si bien los Estados miembros siguen siendo responsables de la organización, el personal y el funcionamiento de sus servicios públicos de empleo, la presente propuesta legislativa crea una Red Europea de Servicios Públicos de Empleo (Red de los SPE) que ofrece una plataforma para comparar los resultados de los diversos servicios a escala europea, determinar buenas prácticas y fomentar el aprendizaje mutuo, con objeto de reforzar la capacidad y la eficacia de los servicios. La experiencia ha puesto de manifiesto que los Estados miembros no participan por sí mismos suficientemente en el aprendizaje mutuo y en las actividades de evaluación comparativa.

La colaboración a nivel de la UE de los SPE se remonta a 1997, año en que la Comisión creó un Grupo consultivo informal de los servicios públicos de empleo destinado a fomentar la cooperación, el intercambio y el aprendizaje mutuo entre las organizaciones miembros⁶ del Grupo y a recibir información de especialistas sobre iniciativas políticas en el ámbito del empleo. A pesar de los avances realizados a lo largo de los años, el modelo de cooperación actual presenta unas limitaciones considerables.

La participación de los servicios nacionales de empleo en estas actividades sigue siendo voluntaria, lo que obstaculiza que se puedan identificar con prontitud los SPE con un rendimiento deficiente, con los consiguientes problemas estructurales que pueden crearse en los mercados de trabajo. También falta un mecanismo de información en el sentido de que no se informa sistemáticamente a los responsables de la elaboración de políticas a escala nacional y de la UE sobre los resultados de las evaluaciones comparativas y de las prácticas de aprendizaje mutuo actuales.

Hasta la fecha no han tenido éxito los esfuerzos por facilitar la comparabilidad de los SPE agrupándolos con arreglo a modelos empresariales. Hay unos vínculos débiles e incoherentes entre la evaluación comparativa y las actividades de aprendizaje mutuo, y la base de datos para las actividades del actual programa de aprendizaje mutuo no es científicamente sólida. La participación en el aprendizaje mutuo se limita a un grupo pequeño de los servicios públicos de empleo y, por tanto, sus efectos no han alcanzado la difusión suficiente.

Los SPE deben adaptar al cambio sus modelos de organización y sus estrategias y procesos empresariales con rapidez si quieren convertirse en verdaderas «organizaciones de aprendizaje» y contribuir a los trabajos del Comité de Empleo. En su reciente documento «Estrategia de los SPE ante Europa 2020»⁷, la Red de los SPE determinó cinco ámbitos clave de cambio con el fin de conseguir los objetivos de la Estrategia Europa 2020. Son los siguientes: i) estar en contacto con el lado de la demanda; ii) adoptar un papel de liderazgo mediante la cooperación / las asociaciones; iii) desarrollar operaciones orientadas a las capacidades profesionales; iv) ir en pos de resultados de activación sostenibles, y v) mejorar las carreras profesionales.

² Comunicación de la Comisión «Agenda de nuevas cualificaciones y empleos: una contribución europea hacia el pleno empleo», COM(2010) 682 final y Comunicación de la Comisión «Hacia una recuperación generadora de empleo», COM(2012) 173 final.

³ Conclusiones del Consejo EPSCO, de 28 de febrero de 2013.

⁴ Decisión 2010/707/UE del Consejo, de 21 de octubre de 2010, relativa a las orientaciones para las políticas de empleo de los Estados miembros.

⁵ Cuestionario a los SPE de respuesta a la crisis 2010-2013, Laboratorio Europeo de la Movilidad Profesional.

⁶ El Grupo está formado por los servicios públicos de empleo de los Estados miembros de la UE, Noruega, Islandia y Liechtenstein (EEE).

⁷ Contribución de los servicios públicos de empleo a la Estrategia Europa 2020, documento sobre la estrategia de los SPE de cara al año 2020 (2012).

La presente propuesta legislativa tiene por objeto ampliar, reforzar y consolidar las iniciativas en curso en beneficio de todos los SPE. La propuesta de cooperación reforzada entre los SPE constituye una acción concertada para modernizar y capacitar a estos servicios, de modo que actúen al unísono y con éxito frente a la actual crisis económica.

Una red europea de los SPE establecida con una base jurídica sólida puede aumentar las actividades globales coordinadas entre los SPE y dotar a la Red de la legitimación para actuar. Disponer de una estructura formalizada es la condición previa para aumentar el potencial de la Red de contribuir al desarrollo de medidas de ejecución de políticas innovadoras y basadas en datos, en consonancia con los objetivos de Europa 2020. La Red también facilitará la puesta en práctica de proyectos relacionados con el mercado laboral financiados por el Fondo Social Europeo (FSE). La iniciativa propuesta podría contribuir asimismo a mejorar la rentabilidad.

La Red de los SPE creada en virtud de la presente Decisión llevará a cabo iniciativas del tipo de medidas de fomento conformadas para mejorar la cooperación entre los Estados miembros en el ámbito del empleo. Estas se añaden a la cooperación de los SPE en el marco de EURES, con arreglo a los artículos 45 y 46 del Tratado.

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

De acuerdo con el mayor hincapié que se hace actualmente en el desarrollo de políticas basadas en datos, la presente propuesta se basa en una serie de estudios de evaluación y de consultas con las partes interesadas.

Cabe destacar, por su particular importancia, los siguientes: los estudios sobre modelos empresariales de SPE⁸, sobre los sistemas de medición de los resultados de los SPE y la movilidad laboral geográfica⁹, sobre el papel de los SPE en relación con la «flexiguridad»¹⁰, así como sobre el papel de los SPE respecto a la previsión de las necesidades de cualificación de la mano de obra y la dotación de las personas para lograr nuevos empleos¹¹. También se han tenido en cuenta los resultados del programa de aprendizaje mutuo de los SPE¹² y de las respuestas al cuestionario sobre la reacción a la crisis 2009-2013¹³, así como los resultados del actual proyecto de evaluación comparativa de los SPE¹⁴, cofinanciado por la Comisión.

El futuro de la iniciativa de evaluación comparativa de los SPE se debatió en varias ocasiones en 2012 y 2013 en el seno del actual Grupo consultivo de los servicios públicos de empleo. En marzo y mayo de 2013 se consultó al Grupo sobre los principales aspectos de la presente propuesta, en cuyo marco se pidió a sus miembros que debatieran los objetivos, las iniciativas y las opciones políticas potenciales de la propuesta.

En enero de 2013, el Grupo publicó una nota para debate titulada «Hacia una iniciativa de aprendizaje comparativo integrada de los servicios públicos de empleo de Europa». En una reunión informal de los Ministros de Empleo y Asuntos Sociales (Consejo EPSCO informal) con el Comité de Empleo (EMCO) se debatió esta nota. En esta reunión se reconoció la necesidad de una mayor y más precisa cooperación entre los SPE, que daría lugar a una mejor puesta en común de las mejores prácticas, y se pidió una propuesta detallada sobre una «iniciativa de aprendizaje comparativo»¹⁵.

Las consultas y los estudios mencionados confirman que existe un consenso general entre las partes interesadas sobre la necesidad de una mayor cooperación entre los SPE. Todos los SPE deberían convertirse en agentes activos en el seno de la Red. Igualmente, se constató un amplio apoyo para ampliar el alcance del mecanismo de evaluación comparativa y para vincular mejor la evaluación comparativa y las actividades de aprendizaje mutuo.

También se implicó a los servicios públicos de empleo de manera oportuna y transparente antes de que se anunciara la presente Decisión en el Programa de Trabajo de la Comisión para 2013-2014, y se expusieron a los SPE los preparativos detallados del presente texto. Sus opiniones se han recabado por escrito y a través de reuniones abiertas de consulta, y se han considerado en relación con aspectos clave de interés directo para ellos, como son las

⁸ «Study on PES business models», Laboratorio Europeo de la movilidad profesional, 2012.

⁹ «PES performance measurement systems and geographical labour mobility», Ecorys, 2012.

¹⁰ «The role of the Public Employment Services related to 'Flexicurity' in the European Labour Markets», Instituto Tecnológico de Dinamarca, 2009.

¹¹ «Anticipating skill needs of the labour force and equipping people for new jobs - Which role for Public Employment Services in early identification of skill needs and labour up-skilling?», Instituto Tecnológico de Dinamarca, 2010.

¹² «Diálogo de SPE a SPE» es el programa de apoyo al aprendizaje mutuo de la Comisión Europea para los servicios públicos de empleo; puede consultarse más información al respecto en la dirección siguiente:
<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=964&langId=en>.

¹³ Cuestionario a los SPE de respuesta a la crisis 2010-2013, Laboratorio Europeo de la Movilidad Profesional.

¹⁴ El proyecto de evaluación comparativa de los SPE es un proyecto voluntario, cofinanciado por en el marco del programa Progress. Para más información, puede consultarse la dirección siguiente:
<http://www.pes-benchmarking.eu/english/about.asp?ldPageLv=1>.

¹⁵ Reunión informal de los Ministros del Consejo EPSCO, Dublín, 7 y 8 de febrero de 2013.

iniciativas/actividades de la Red, la estructura de gobernanza de la Red, el papel de la Comisión, la cooperación con otros proveedores de servicios de empleo y con el Consejo, en especial, el marco del Comité de Empleo (EMCO).

Dado que la propuesta legislativa tendrá principalmente repercusiones indirectas y que los principales elementos técnicos de las iniciativas de evaluación comparativa y de aprendizaje mutuo se definirán en un acto delegado, se consideró desproporcionado realizar una evaluación de impacto. Del mismo modo, no se prevén repercusiones presupuestarias.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

El derecho de actuación se deriva del artículo 149 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece que «el Parlamento Europeo y el Consejo [...] podrán adoptar medidas de fomento para alentar la cooperación entre los Estados miembros y apoyar la actuación de estos últimos en el ámbito del empleo, a través de iniciativas destinadas a desarrollar los intercambios de información y buenas prácticas, facilitar análisis comparativos y asesoramiento, así como promover planteamientos innovadores y evaluar experiencias, en particular recurriendo a proyectos piloto».

La actuación de la Unión se justifica también por el hecho de que la propuesta legislativa sobre el refuerzo de la cooperación entre los SPE contribuirá a la consecución de los objetivos del Tratado, en particular, el de promover el pleno empleo (artículo 3 del TUE).

Toda la propuesta sobre el refuerzo de la cooperación entre los SPE es una medida de fomento a tenor del artículo 149. Considerando la naturaleza de la medida de fomento propuesta, la elección del instrumento jurídico, una Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo, es la más adecuada.

Incrementar la colaboración fomentando que los SPE trabajen juntos en iniciativas concretas se ajusta al principio de subsidiariedad, en la medida en que pretende ayudar a los Estados miembros a modernizar sus servicios públicos de empleo en el contexto de la crisis económica actual y con vistas a alcanzar el objetivo de empleo de la Estrategia Europa 2020.

En general, en el ámbito de los SPE la coordinación aporta un valor añadido de las intervenciones de la Unión en comparación con la actuación de los Estados miembros por sí solos. Los servicios públicos de empleo tienen el mandato de perseguir los intereses y las prioridades nacionales y no suelen interactuar en el contexto de la UE. La evaluación comparativa y las actividades de aprendizaje mutuo a escala de la UE aportan un valor añadido a las actividades similares a menor escala, en las que es probable que solo participen unos pocos SPE nacionales que se hayan ofrecido voluntarios para conformar la cooperación a escala de la UE.

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad, puesto que se propone en forma de medidas de fomento de los servicios públicos de empleo, y la duración se limita a la duración de la Estrategia Europa 2020 acordada por el Consejo.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta de la Comisión de un Marco Financiero Plurianual incluye una propuesta de 958,19 millones EUR destinada al Programa para el Cambio y la Innovación Sociales de la Unión Europea para el periodo 2014-2020. La financiación para la cooperación reforzada entre los SPE procederá de la sección Progress/empleo de dicho Programa. Está previsto un importe anual indicativo de 4 millones EUR para la citada medida de fomento. En torno a 3 millones EUR se han previsto para la evaluación comparativa y las actividades de aprendizaje mutuo; además, pueden publicarse varias licitaciones. Es probable que se utilice hasta 1 millón EUR para las reuniones de la Red y los estudios científicos acerca de temas relativos a los SPE.

La propuesta legislativa es neutra con respecto al presupuesto y no requiere personal adicional. El personal de la Comisión dedicado actualmente a los asuntos de los SPE en la DG EMPL —2 ½ ETC— se convertirá en la Secretaría de la Red de los SPE.

5. ACTOS DELEGADOS

La propuesta legislativa incluye una disposición por la que se conceden a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados. Esta disposición se refiere, en particular, a la adopción de un acto delegado por el que se establezca el marco general para la aplicación de las iniciativas sobre la evaluación comparativa y el aprendizaje mutuo.

La opción de utilizar el instrumento jurídico del acto delegado está justificada, ya que servirá para complementar el acto de base con elementos no esenciales más detallados, en este caso el marco general para la ejecución de las iniciativas de evaluación comparativa y aprendizaje mutuo.

El marco general incluirá los elementos técnicos de los sistemas de evaluación comparativa, como la metodología, los indicadores cuantitativos y cualitativos de base para evaluar los resultados, los resultados, las repercusiones y los costes de los distintos modelos empresariales, procesos, rendimiento y herramientas de los SPE, así como otros criterios para la identificación de las mejores prácticas. Asimismo, definirá los requisitos de entrega de datos con carácter mensual o anual para los SPE, los instrumentos de aprendizaje del programa de aprendizaje mutuo integrado, tales como talleres, revisiones *inter pares*, asistencia técnica, visitas de estudio y las condiciones de participación en el análisis comparativo y las actividades de aprendizaje mutuo.

Está previsto externalizar la recopilación de datos y el análisis del ejercicio de evaluación comparativa. Los SPE estarán asociados a este proceso para garantizar su implicación en los resultados de la evaluación comparativa.

Previo acuerdo por los SPE, se prevé utilizar gran parte de los proyectos actuales voluntarios de evaluación comparativa de los SPE. Existen series cronológicas en relación con varios indicadores que miden las transiciones al empleo de los demandantes de empleo, tales como la transición entre el desempleo y el empleo, la transición al empleo antes de que se prolongue demasiado la situación de desempleo, o la transición entre las medidas de formación y el empleo. El acceso a las ofertas de empleo y la correspondencia con los candidatos adecuados, así como la satisfacción de los solicitantes de empleo y de las empresas con los servicios prestados también se miden con varios indicadores.

Deberán definirse otros indicadores y variables de contexto para evaluar la interdependencia entre los modelos y procesos empresariales en relación con los resultados.

El marco general definirá la mayor parte de los elementos de la evaluación comparativa y de las actividades de aprendizaje mutuo. Se incluirán en el programa de trabajo anual de la Red de los SPE los detalles técnicos que pueden cambiar con el tiempo.

2013/0202 (COD)

Propuesta de
DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
sobre una mayor cooperación entre los servicios públicos de empleo (SPE)
(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 149,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁶,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁷,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 17 de junio de 2010 el Consejo Europeo¹⁸ aprobó la propuesta de la Comisión relativa a la Estrategia Europa 2020 para el empleo y para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador¹⁹. El Consejo

¹⁶ DO C [...] de [...], p. [...].

¹⁷ DO C [...] de [...], p. [...].

¹⁸ N° EUCO 13/10, fechado el 17.6.2010.

Europeo abogó por la movilización de todos los instrumentos y políticas de la UE adecuados para ayudar a la consecución de los objetivos comunes e invitó a los Estados miembros a intensificar su acción coordinada. Los servicios públicos de empleo (SPE) desempeñan un papel fundamental en la consecución del objetivo de Europa 2020 relativo a lograr una tasa de empleo en el año 2020 del 75 % para mujeres y hombres de 20 a 64 años de edad.

- (2) El artículo 45 del Tratado garantiza la libertad de circulación de los trabajadores dentro de la Unión y el artículo 46 establece las medidas para hacer realidad esta libertad, en particular garantizando una estrecha cooperación entre los SPE. No obstante, la Red Europea de Servicios Públicos de Empleo (Red de los SPE) que se crea con arreglo a la presente Decisión abarca, además de aspectos generales de la movilidad geográfica, una amplia gama de objetivos e iniciativas del tipo de medidas de fomento destinadas a mejorar la cooperación entre los Estados miembros en el ámbito del empleo. El artículo 149 del Tratado es, por consiguiente, la base jurídica adecuada para la presente Decisión.
- (3) De conformidad con el artículo 148, apartado 4, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Consejo adoptó el 21 de octubre de 2010 unas orientaciones para las políticas de empleo. Estas orientaciones integradas ofrecen asesoramiento a los Estados miembros a la hora de definir sus programas nacionales de reforma y de poner en práctica las reformas. Las orientaciones para el empleo conforman la base de las recomendaciones específicas por país que el Consejo dirige a los Estados miembros en virtud del artículo 148, apartado 4, del TFUE. En los últimos años, estas han recogido recomendaciones específicas sobre el funcionamiento y la capacidad de los SPE, así como acerca de la eficacia de las políticas activas del mercado de trabajo en los Estados miembros.
- (4) Estas recomendaciones se beneficiarían del refuerzo de una base más sustentada en datos, y de recibir observaciones sobre el éxito de la aplicación de las políticas y la cooperación entre los SPE de los Estados miembros. A este fin, la Red de los SPE que va a establecerse con arreglo a la presente Decisión debe llevar a cabo iniciativas concretas como sistemas comunes de evaluación comparativa basada en datos, actividades de aprendizaje mutuo, asistencia mutua entre los miembros de la Red y la puesta en práctica de acciones estratégicas para la modernización de los SPE. También deben utilizarse los conocimientos específicos de la Red y de sus miembros para proporcionar, a petición del Consejo de Empleo, Política Social, Sanidad y Consumidores (EPSCO) y del Comité de Empleo (EMCO), datos para el desarrollo de las políticas de empleo.
- (5) En una reunión informal de Ministros del Consejo EPSCO se reconoció que una mayor y más precisa cooperación entre los SPE daría lugar a una mejor puesta en común de las mejores prácticas y se pidió una propuesta detallada sobre una «iniciativa de aprendizaje comparativo»²⁰.
- (6) La Red de los SPE establecida conforme a la presente Decisión debe colaborar estrechamente con el Comité de Empleo, que se basa en el artículo 150 del TFUE, y contribuir al trabajo del Comité como proveedor de datos y de informes sobre la ejecución de políticas. Está previsto canalizar las contribuciones de la Red de los SPE al Consejo a través del Comité de Empleo. En particular, la combinación de los conocimientos de la Red de los SPE sobre resultados de las políticas de empleo y del análisis comparativo de los servicios públicos de empleo pueden servir a los responsables políticos, tanto a nivel nacional como de la Unión, para la evaluación y configuración de las políticas de empleo.
- (7) La Red de los SPE debe contribuir a la aplicación de las iniciativas políticas en el ámbito del empleo tales como la Recomendación del Consejo sobre la creación de una «Garantía Juvenil»²¹. Asimismo, la Red puede respaldar iniciativas destinadas a facilitar la transición de la educación y la formación al trabajo, especialmente a través de una mayor transparencia de las competencias y las titulaciones.
- (8) La Red de los SPE debe potenciar la cooperación entre sus miembros, desarrollar iniciativas conjuntas para el intercambio de información y de mejores prácticas en todos los campos cubiertos por los SPE, ofrecer análisis comparativos y asesoramiento, así como promover enfoques innovadores en la prestación de servicios de empleo. El establecimiento de esta Red hará posible una comparación integradora de todos los SPE basada en datos y orientada hacia los resultados con miras a la determinación de las mejores prácticas. Con estos resultados, los miembros de la Red deben estar en posición de conformar el diseño y la prestación de servicios de empleo en el marco de sus responsabilidades específicas. Las iniciativas que lleve a cabo la Red han de contribuir a mejorar la eficacia de los SPE y lograr una mayor eficiencia en el gasto público.

¹⁹ Comunicación de la Comisión «Europa 2020: Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador», COM(2010) 2020, de 3 de marzo de 2010.

²⁰ Reunión informal de los Ministros del Consejo EPSCO, Dublín, 7 y 8 de febrero de 2013.

²¹ Recomendación del Consejo sobre el establecimiento de la Garantía Juvenil (doc. 7123/13).

- (9) Con el fin de poner en marcha un marco general para la puesta en práctica de las iniciativas de evaluación comparativa y aprendizaje mutuo, deben otorgarse a la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que atañe a la definición de los elementos técnicos de los sistemas de evaluación comparativa y las actividades de aprendizaje mutuo. Esto ha de incluir la metodología, los indicadores básicos cuantitativos y cualitativos para evaluar los resultados de los SPE, los instrumentos de aprendizaje del programa de aprendizaje mutuo integrado y las condiciones para participar en tales iniciativas. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, también a nivel de expertos, y en particular con especialistas de los SPE. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (10) Debido a la variedad de modelos de SPE, tareas y formas de prestación de servicios corresponde a cada Estado miembro designar a un miembro de entre los directivos de sus servicios públicos de empleo para que forme parte del Consejo de Administración de la Red de los SPE. En su caso, el miembro debe representar en el Consejo de Administración a los demás servicios públicos de empleo de su país. Los miembros designados han de tener la capacidad de tomar decisiones en nombre de los organismos que los envían. Con el fin de garantizar la participación de todos los SPE en los trabajos de la Red, las actividades deben estar abiertas a todos los niveles de participación.
- (11) Es conveniente que la Red de los SPE se base en la experiencia y sustituya al actual Grupo consultivo informal de los servicios públicos de empleo UE/EEE que la Comisión ha apoyado desde 1997. Se han tomado en consideración las opiniones de este grupo para la elaboración de la presente Decisión.
- (12) Los principales ámbitos de actuación identificados por este grupo informal de expertos en su documento «Estrategia de los SPE ante Europa 2020»²² debe servir de orientación para llevar a la práctica la noción prevista de modernización y potenciación de los servicios públicos de empleo.
- (13) Los SPE deben beneficiarse de asistencia mutua a través de la Red, que ha de contribuir a que sus miembros se presten ayuda a la hora de modernizar las estructuras organizativas y prestar servicios mediante el refuerzo de la cooperación, en particular a través de la transferencia de conocimientos, las visitas de estudio y los intercambios de personal.
- (14) La Red de los SPE y sus iniciativas deben financiarse a través de la sección Progress/empleo del Programa para el Cambio y la Innovación Sociales dentro de los créditos fijados por la autoridad presupuestaria.
- (15) Para los proyectos desarrollados por la Red o identificados en las actividades de aprendizaje mutuo y posteriormente aplicados en los distintos servicios públicos de empleo, los Estados miembros tienen acceso a la financiación del Fondo Social Europeo (FSE), el Fondo de Desarrollo Regional (FEDER), y la iniciativa Horizonte 2020.
- (16) La Comisión adoptará las disposiciones administrativas necesarias para crear la Red.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1 *Creación*

Se crea una Red Europea de Servicios Públicos de Empleo (SPE) —denominada, en lo sucesivo, «la Red»— para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 31 de diciembre de 2020. La Red llevará a cabo iniciativas tal como se definen en el artículo 3.

La Red estará compuesta por:

- a) los servicios públicos de empleo que hayan designado los Estados miembros, y
- b) la Comisión.

Los Estados miembros con servicios públicos de empleo autónomos regionales deberán garantizar una adecuada representación de los mismos en las iniciativas específicas de la Red.

²² Contribución de los servicios públicos de empleo a la Estrategia Europa 2020, documento sobre la estrategia de los SPE de cara al año 2020 (2012).

Artículo 2

Objetivos

A través de esta Red, la medida de fomento prevista en la presente Decisión deberá contribuir a:

- a) la aplicación de la Estrategia Europa 2020 para la creación de empleo y el crecimiento inteligente, sostenible e integrador y de sus objetivos principales, especialmente los referentes al empleo;
- b) un mejor funcionamiento de los mercados de trabajo de la UE;
- c) una mejor integración de los mercados de trabajo;
- d) una mayor movilidad geográfica y profesional;
- e) la lucha contra la exclusión social y la integración de las personas excluidas del mercado laboral.

Artículo 3

Iniciativas de la Red

1. La Red deberá, en particular:

- a) Desarrollar y aplicar a escala europea sistemas de evaluación comparativa basada en datos entre los servicios públicos de empleo, que se sustenten en la utilización de indicadores cuantitativos y cualitativos, para evaluar los resultados de los servicios públicos de empleo, y obtener datos con vistas a establecer un medio adecuado de aprendizaje mutuo. También deberá participar activamente en la puesta en práctica de estas actividades mediante el intercambio de datos, conocimientos y prácticas.
- b) Facilitar la ayuda mutua, ya sea en forma de actividades de grupo o entre iguales, a través de la cooperación, los intercambios entre sus miembros de información, experiencia y personal, incluido el apoyo a la aplicación de recomendaciones específicas del Consejo para cada país en relación con los servicios públicos de empleo.
- c) Adoptar y aplicar un concepto para modernizar y reforzar los SPE en ámbitos clave.
- d) Elaborar informes en el ámbito del empleo, ya sea a petición del Consejo, de la Comisión, o por propia iniciativa.
- e) Contribuir a la aplicación de iniciativas políticas en el terreno del empleo.
- f) Adoptar y aplicar un programa anual que defina sus métodos de trabajo, los resultados que debe ofrecer y detalles adicionales relacionados con la aplicación de los sistemas de evaluación comparativa.

2. La Red establecerá un mecanismo de presentación de informes en relación con las iniciativas del apartado 1, letras a) y b), del presente artículo. De conformidad con esta disposición, los miembros de la Red remitirán información a esta con carácter anual.

Artículo 4

Cooperación

La Red colaborará con agentes del mercado de trabajo, concretamente con otros proveedores de servicios de empleo, buscando su participación en actividades pertinentes y en reuniones de la Red y mediante el intercambio de información y de datos.

Artículo 5

Funcionamiento de la Red

1. La Red se regirá por un Consejo de Administración para el que cada Estado miembro nombrará un miembro titular y un suplente entre directivos sus servicios públicos de empleo. La Comisión nombrará también a un titular y a un suplente para este Consejo. Los miembros suplentes sustituirán a los titulares siempre que sea necesario.
2. De entre los miembros del Consejo de Administración procedentes de los SPE se nombrarán un Presidente y dos Vicepresidentes; el Presidente representará a la Red. Los Vicepresidentes sustituirán al Presidente cuando sea necesario.

3. El Consejo de Administración aprobará por unanimidad su reglamento interno, que deberá recoger el sistema de toma de decisiones que vaya a adoptar y las disposiciones sobre los nombramientos y la duración de los mandatos del Presidente y los Vicepresidentes de la Red. El Consejo de Administración adoptará por mayoría el programa de trabajo anual, lo que incluye la creación de grupos de trabajo, la determinación del régimen lingüístico de las reuniones de la Red y la elaboración del informe anual de la Red que debe publicarse.
4. El Consejo de Administración estará asistido por una Secretaría que facilitará la Comisión, cuya sede estará en los locales de la Comisión. La Secretaría preparará, en cooperación con el Presidente y los Vicepresidentes, las reuniones del Consejo de Administración, el programa de trabajo anual y el informe anual.

Artículo 6

Apoyo financiero a esta medida de fomento

Los recursos generales para la aplicación de la presente Decisión se establecerán en el marco del Programa para el Cambio y la Innovación Sociales, y los créditos anuales destinados a esta medida serán autorizados por la autoridad presupuestaria dentro de los límites del marco financiero.

Artículo 7

Adopción de un marco general

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 8 en lo referente a un marco general para la realización de evaluaciones comparativas y de iniciativas de aprendizaje mutuo, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, incluida la metodología, los indicadores de base cuantitativos y cualitativos destinados a evaluar el rendimiento de los SPE, los instrumentos de aprendizaje del programa integrado de aprendizaje mutuo y las condiciones para participar en estas iniciativas.

Artículo 8

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados a los que se refiere el artículo 7 se otorgarán a la Comisión por un periodo de siete años a partir de la fecha en la que surta efecto la presente Decisión.
3. El Parlamento Europeo y el Consejo podrán revocar en cualquier momento la delegación de poderes a que se refiere el artículo 7. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Esta decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Un acto delegado adoptado de conformidad con el artículo 7 entrará en vigor únicamente si el Parlamento Europeo o el Consejo no han formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir de la fecha en la que se les haya notificado dicho acto, o si, antes de haber vencido dicho plazo, ambas instituciones informan a la Comisión de que no formularán objeciones. Ese plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 9

Revisión

Cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Decisión, la Comisión presentará un informe sobre su aplicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. El informe evaluará, en particular, en qué medida la Red ha contribuido a la consecución de los objetivos enunciados en el artículo 2 y si ha cumplido su cometido.

Artículo 10
Destinatarios

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

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió d'Empresa i Ocupació.
Acord: Presidència del Parlament, 20.06.2013.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 26.06.2013 a l'01.07.2013).
Finiment del termini: 02.07.2013; 09:30 h.
Acord: Presidència del Parlament, 20.06.2013.

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a la posada en pràctica del Cel Únic Europeu (text refós)**

Tram. 295-00069/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 19.06.2013
Reg. 25173 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 20.06.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA PUESTA EN PRÁCTICA DEL CIELO ÚNICO EUROPEO (TEXTO REFUNDIDO) (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 410 FINAL] [2013/0186 (COD)] {SWD(2013) 206 FINAL} {SWD(2013) 207 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

Estrasburgo, 11.6.2013
COM(2013) 410 final
2013/0186 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo**

(Texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 206 final}

{SWD(2013) 207 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

El objetivo del Cielo Único Europeo es aumentar la eficiencia global de la organización y gestión del espacio aéreo europeo merced a una reforma del sector de la prestación de los servicios de navegación aérea (SNA). Su desarrollo ha supuesto la promulgación de dos importantes paquetes legislativos compuestos por cuatro reglamentos¹ y más de veinte decisiones y disposiciones de aplicación de la Comisión². El conjunto de los cuatro Reglamentos está

¹ Reglamento (CE) n° 549/2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco), Reglamento (CE) n° 550/2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios), Reglamento (CE) n° 551/2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) y Reglamento (CE) n° 552/2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad).

² En el anexo III del documento de evaluación de impacto del Paquete Cielo Único Europeo II+ puede verse un resumen de toda esta legislación.

íntimamente ligado al desarrollo de la legislación del Cielo Único Europeo³; esta última establece una serie de tareas que se confían a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA)⁴, así como el lanzamiento de un proyecto destinado a modernizar globalmente los equipos y sistemas de los servicios de navegación aérea que responde a la denominación de SESAR⁵. La legislación vigente se fundamenta en cinco pilares interrelacionados que abordan el rendimiento, la seguridad, la tecnología, el factor humano y los aeropuertos.

La experiencia obtenida con los paquetes I y II del Cielo Único Europeo desde 2009 ha mostrado que los principios y planteamientos de esta iniciativa son válidos y que es aconsejable seguir adelante con su aplicación. Ahora bien, la iniciativa experimenta retrasos significativos en su aplicación, concretamente en la consecución de los objetivos de rendimiento y en el despliegue de sus elementos básicos (por ejemplo, de los bloques funcionales de espacio aéreo y de las autoridades nacionales de supervisión).

En 2009, con motivo de la adopción del paquete II del Cielo Único Europeo, el legislador decidió que se desarrollaría en dos fases e invitó a la Comisión a integrar los Reglamentos del Cielo Único Europeo y de la EASA, una vez se hubiera desarrollado la primera serie de medidas de aplicación de la EASA y se hubieran efectuado las primeras auditorías de las autoridades nacionales de supervisión en relación con los SNA⁶. De este modo se comenzó a perfilar la refundición del paquete legislativo con el fin de, en primer lugar, simplificar y aclarar los límites que separan los marcos legislativos de la EASA y el Cielo Único Europeo.

El proceso de refundición constituye también la oportunidad de evaluar la efectividad de las disposiciones vigentes en función de los retrasos en la aplicación de la iniciativa del Cielo Único Europeo. Este proceso de revisión del marco legislativo del Cielo Único Europeo, conocido como Cielo Único Europeo II+, se propone acelerar la reforma de los servicios de navegación aérea sin renunciar a sus objetivos y principios originales. Por otro lado, forma parte de la iniciativa Acta del Mercado Único II⁷, por lo que se plantea como objetivo mejorar la competitividad general y el crecimiento de la economía de la UE, sin limitarse al sistema de gestión del tránsito aéreo.

El objetivo de Cielo Único Europeo II+ es introducir mejoras en la supervisión de las normas, el sistema de evaluación del rendimiento y la organización de las actividades de los proveedores de servicios en función de sus clientes, así como en el rendimiento general.

Por otro lado, la iniciativa Cielo Único Europeo II+ simplificará la legislación eliminando ciertos solapamientos del actual marco legislativo, ya que se han advertido zonas en las que este solapamiento existe y se ha señalado la necesidad de aclarar el cometido de los distintos agentes a nivel de la UE. En lo relativo a la integración de los cuatro reglamentos del Cielo Único Europeo y del Reglamento básico de la EASA⁸, se trata de proceder a una adaptación meramente técnica ya prevista en la legislación. Dado el solapamiento antes mencionado entre los reglamentos, la adaptación trae como consecuencia lógica la refundición de las partes restantes de los cuatro reglamentos del Cielo Único Europeo.

Problemas que se plantean

El primer problema que el Cielo Único Europeo II+ debe solventar es el **rendimiento insuficiente de la navegación aérea**; la prestación de servicios de navegación aérea sigue siendo poco eficiente en materia de costes y de vuelos, así como desde el punto de vista de la capacidad disponible. Esto resulta evidente en una comparación con los Estados Unidos, que cubren un espacio aéreo de un tamaño similar. En los EE.UU. el espacio aéreo en ruta lo controla un único proveedor de servicios controla frente a los treinta y ocho de Europa. El proveedor de servicios americano controla un número de vuelos superior en casi un 70 % con un personal un 38 % inferior en número. Las principales causas de fondo de esta diferencia de productividad en Europa son las deficiencias en la constitución y puesta en práctica del sistema de evaluación del rendimiento, la existencia de autoridades de supervisión poco eficaces y la profusión de personal de apoyo que trabaja para los proveedores de servicios.

El segundo problema clave es la **fragmentación del sistema de gestión del tránsito aéreo**. El sistema europeo de gestión del tránsito aéreo está compuesto por veintisiete autoridades nacionales que supervisan en total más de cien prestadores de servicios de navegación aérea, con las consiguientes diferencias en los sistemas, normativas y procedimientos. Existe un gran número de costes adicionales provocados por el hecho de que Europa cuenta con un gran número de proveedores de servicios, cada uno con sus propios procedimientos de licitación, y la mayoría formando su propio personal, estableciendo sus métodos operativos y, desde el punto de vista territorial, limitándose a

³ Reglamento (CE) n° 216/2008, modificado por Reglamento (CE) n° 1108/2009.

⁴ Aunque la hoja de ruta de la Comisión para la aplicación de la Declaración conjunta del Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre las agencias descentralizadas, de julio de 2012, exige la normalización de los nombres de todas las agencias de la UE para que respondan al mismo formato, por razones de claridad la exposición de motivos utiliza en todo su texto el nombre actual de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). El texto de la propuesta legislativa en sí ha sido adaptado para conformarlo a la nueva Declaración Conjunta y la hoja de ruta, pasando a denominarse «Agencia de la Unión Europea para la Aviación» (EAA).

⁵ Reglamento (CE) n° 219/2007 del Consejo; SESAR (the Single European Sky ATM Research Programme) es un pilar de carácter técnico del Cielo Único Europeo: un programa de mejora del GTA en el que participa toda la aviación.

⁶ Reglamento (CE) n° 216/2008 (modificado por Reglamento (CE) n° 1108/2009), artículo 65 *bis*.

⁷ COM(2012) 573 final.

⁸ Reglamento (CE) n° 216/2008.

prestar servicios en un espacio aéreo exiguo. Para contrapesar esta fragmentación, la legislación del Cielo Único Europeo ha introducido el concepto de bloques funcionales transfronterizos de espacio aéreo, así como un Gestor de la Red que se encarga de determinados servicios a nivel de red. Sin embargo, los bloques funcionales de espacio aéreo no se rigen por criterios de rendimiento, y el Gestor de la Red sigue teniendo poco peso.

Objetivo general:

Mejorar la competitividad del sistema europeo de transporte aéreo frente a otras regiones similares y, en particular, desarrollar la iniciativa del Cielo Único Europeo.

Objetivos específicos:

- Mejorar el rendimiento de los servicios de tránsito aéreo en términos de eficiencia.
- Impulsar la utilización de la capacidad de gestión del tránsito aéreo.

Objetivos operativos:

- Garantizar que la prestación de servicios de navegación aérea sea transparente, se fundamente en principios de mercado y suponga un valor añadido para el consumidor.
- Consolidar la función de las autoridades nacionales de supervisión.
- Fortalecer el proceso de fijación de objetivos y reforzar el sistema de evaluación del rendimiento (incluida la valorización del organismo de evaluación del rendimiento / de la unidad de evaluación de resultados).
- Empezar una reorientación estratégica de los bloques funcionales de espacio aéreo.
- Fortalecer la gobernanza y el ámbito de actuación del Gestor de la Red.

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

Entre septiembre y diciembre de 2012 tuvo lugar en las páginas web de la DG MOVE una consulta pública de una duración de tres meses. Del mismo modo, se organizaron dos encuentros de alto nivel (una conferencia en Limassol y una audiencia en Bruselas) y toda una serie de reuniones bilaterales con todas las partes interesadas con el fin de preparar la iniciativa.

La DG MOVE elaboró una evaluación de impacto que respalda las propuestas legislativas en materia de mejora de la eficiencia, la seguridad y la competitividad en el Cielo Único Europeo. El paquete propone la revisión de cuatro Reglamentos del Cielo Único Europeo (Reglamentos (CE) nº 549/2004, (CE) nº 550/2004, (CE) nº 551/2004 y (CE) nº 552/2004, modificados por el Reglamento (CE) nº 1070/2009 y del Reglamento básico de la EASA (Reglamento (CE) nº 216/2008, modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009⁹). La presente iniciativa corresponde al nº de planificación (UE) nº 2014/MOVE/001. La hoja de ruta de la evaluación de impacto se ha publicado también en la página web de la Comisión¹⁰.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Refundición (todo el Reglamento)

Los cuatro Reglamentos del Cielo Único Europeo se han refundido en uno solo, lo que ha necesitado una serie de cambios en cada uno de ellos. La nueva disposición está estructurada en cinco capítulos que corresponden a los distintos elementos:

- Capítulo I: Disposiciones generales
- Capítulo II: Autoridades nacionales
- Capítulo III: Prestación de servicios
- Capítulo IV: Espacio aéreo
- Capítulo V: Disposiciones finales

Por otro lado, algunas partes que se solapaban con el Reglamento (CE) nº 216/2008, actualmente vigente, han sido eliminadas de los Reglamentos del Cielo Único Europeo, y algunos pequeños elementos de dichas partes se han incorporado al Reglamento (CE) nº 216/2008 con el fin de subrayar la continuidad del planteamiento. Del Reglamento (CE) nº 552/2004 se han eliminado la mayoría de las disposiciones, excepto algunos detalles en relación con el anexo I, que trata de los organismos notificados, que se han incorporado al anexo relativo a las entidades cualificadas,

⁹ Como se dijo antes, las modificaciones del Reglamento básico de la EASA serán de carácter técnico, por lo que no se analizan en el contexto de la evaluación de impacto.

¹⁰ http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2013_en.htm#MOVE.

y algunos apartados descriptivos de carácter general en el anexo II, que se han transferido al anexo V *ter* del Reglamento (CE) n° 216/2008 al objeto de subrayar la necesidad de una continuidad en la estrategia.

Manteniendo una coherencia con la idea de que la Comisión debe centrarse en la regulación económica, y en particular en el sistema de evaluación del rendimiento y SESAR, mientras que la EASA, denominada ahora Agencia de la Unión Europea para la Aviación (EAA) de acuerdo con las disposiciones sobre normalización de las agencias, debe colaborar en el proceso mediante una labor de coordinación de la redacción de las normas técnicas, se ha añadido un nuevo artículo 28 que describe cómo ha de garantizarse la coherencia entre las políticas de SESAR y las nuevas normas técnicas.

Finalmente, se han incluido en todo el Reglamento las nuevas disposiciones en materia de actos normas de ejecución y actos delegados, derivadas del Tratado de Lisboa.

3.2. Autoridades nacionales (artículos 3, 4 y 5 y artículo 2, definición 36)

Una de las mayores necesidades de intervención que desveló la evaluación de impacto es la de reforzar el papel de las autoridades nacionales, tanto en lo referente a su independencia como a su cualificación y sus recursos. A tal fin, el artículo 3 determina el nivel de independencia que deben tener estas autoridades frente a los proveedores de servicios que han de supervisar. Como en algunos Estados miembros deberá llevarse a cabo una reorganización administrativa, se ha previsto un periodo transitorio hasta 2020. También se han determinado unos requisitos más explícitos en relación con las competencias y la independencia del personal contratado y se ha hecho hincapié en la necesidad de dar una financiación independiente a las autoridades a través del sistema de tasas de ruta contemplado en el artículo 14.

Para aumentar la cualificación de las autoridades, el artículo 5 prevé una red de autoridades nacionales, con la posibilidad de establecer una reserva de expertos; de este modo, unos Estados miembros pueden beneficiarse de la experiencia de otros.

Finalmente, se ha añadido la definición del término «autoridad nacional de supervisión» para dejar claro que, a efectos del presente Reglamento, las autoridades competentes contempladas en el Reglamento (CE) n° 216/2008 son consideradas autoridades nacionales de supervisión, por lo que no es necesario establecer un nuevo nivel de administración.

3.3. Rendimiento y sistemas de calificación (artículos 11, 12, 13 y 14)

El artículo 11, relativo al sistema de evaluación del rendimiento, se ha modificado para racionalizar el proceso de fijación de objetivos centrándolo más en el nivel local. Esto permite que los objetivos se fijen con más conocimiento de causa y más a la medida.

En los artículos 12 y 13, relativos a la tarificación, se han efectuado pequeños ajustes y el texto ha sido actualizado de forma que la disposición que regula la financiación de las tareas efectuadas por las autoridades, se haga extensiva a la ampliación del cometido de la EASA (que pasaría a desempeñar algunas de ellas) con arreglo al Reglamento (CE) n° 1108/2009.

3.4. Bloques funcionales de espacio aéreo (artículo 16)

Este artículo fue ya modificado en el Reglamento (CE) n° 1070/2009 con el fin de dar a los bloques funcionales de espacio aéreo un enfoque más basado en el rendimiento; esta evolución continúa en la presente revisión. Los bloques funcionales de espacio aéreo no deben considerarse estáticos; deben considerarse iniciativas orientadas hacia los operadores del sector y destinadas a mejorar la prestación de servicios. Para que ello sea posible, debe permitírsele a la industria cierta flexibilidad en el desarrollo de los bloques, e incluso de concebir bloques de diferentes tipos en función de cuáles alcanzan mayores efectos sinérgicos. Este artículo consagra, por ello, unos «consorcios del sector» más flexibles; el éxito logrado se juzgará en función de las mejoras de rendimiento que se obtengan.

3.5. Servicios de apoyo (artículo 10 y artículo 2, definición 37)

Como se ha demostrado que el mayor potencial de mejora se da en la prestación de los servicios que sirven de apoyo a los servicios esenciales del tránsito aéreo, y puesto que los primeros, debido a sus características, pueden prestarse con arreglo a condiciones normales de mercado, se ha suprimido el antiguo artículo 9 del Reglamento (CE) n° 550/2004, sustituyéndolo por un nuevo artículo que trata de la prestación de servicios de apoyo con arreglo a la normativa ordinaria de contratación pública. Los servicios fundamentales de tránsito aéreo, que se consideran monopolios naturales, siguen estando sometidos a la obligación de designación; los servicios de apoyo, sin embargo, deben evolucionar con libertad, aprovechando todo el caudal de conocimientos que pueda obtenerse de otros sectores. Se ha incluido una cláusula de salvaguarda inspirada en el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 1108/2008 con el fin de garantizar que no se ponen en peligro los intereses esenciales de la seguridad ni los económicos. Se ha previsto un periodo transitorio hasta 2020.

Finalmente, el artículo 2, punto 37, introduce la definición de servicios de apoyo con el fin de aclarar qué servicios se incluyen en esta disposición.

3.6. Gestión de la red (artículo 17 y artículo 2, definiciones 7, 9 y 10)

El artículo 17, relativo a la gestión de la red, se ha actualizado en dos sentidos. En primer lugar, se ha reorganizado el antiguo artículo, un tanto incoherente, para recoger en el apartado 2 todos los servicios a cargo del Gestor de la Red, y los aspectos relativos a las normas técnicas en materia de gestión de afluencia del tránsito aéreo (es decir, no del Gestor de la Red en sí mismo) se han transferido al anexo V *ter* del Reglamento (CE) n° 216/2008, que ya incluía las disposiciones pertinentes en materia de afluencia del tránsito aéreo. En relación con esto mismo, se ha añadido en el apartado 2 una referencia al portal de información aeronáutica, ya que este servicio está ya en cierta medida integrado en el Gestor de la Red, pero no se menciona expresamente en el Reglamento.

En segundo lugar, se ha revisado el artículo para ponerlo en consonancia con el Reglamento (CE) n° 1108/2009 (se habla ahora de «servicios» en lugar de «funciones», y se trata al Gestor de la Red de la misma forma que a otros proveedores de servicios por lo que se refiere a la certificación, la supervisión y los requisitos de seguridad). En las definiciones, los términos se han adaptado también de forma correspondiente.

Finalmente, en el artículo 17 se ha incluido una disposición que prevé la evolución del Gestor de la Red hacia un consorcio del sector para 2020.

3.7. Participación de los usuarios del espacio aéreo (artículo 19)

La evaluación de impacto determinó, como una de las posibilidades de mejora, la necesidad de que los proveedores de servicios de navegación aérea organicen más sus actividades en función de los clientes. Se ha creado un nuevo artículo 19 que garantizará que los usuarios del espacio aéreo sean consultados y participen en la aprobación de los planes de inversión.

4. ELEMENTOS FACULTATIVOS

Se ha redactado una exposición de motivos separada más breve que acompaña a la propuesta modificación del Reglamento básico de la EASA, es decir, del Reglamento (CE) n° 216/2008.

La propuesta no tiene impacto en el presupuesto de la UE, puesto que todas las funciones contenidas en la misma existen ya hoy en día.

↓ 549/2004 (adaptado)

2013/0186 (COD)

Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

~~por el que se fija el marco para la creación~~ ☒ relativo a la puesta en práctica del ~~Cielo Único Europeo~~ ☒ Cielo Único Europeo
(Texto refundido)
(Texto pertinente a efectos del EEE)

↓ 549/2004 (adaptado)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado ☒ de Funcionamiento de la Unión Europea ☒ ~~constitutivo de la Comunidad Europea~~, y en particular ~~el apartado 2 de su artículo 80~~ ☒ su artículo 100, apartado 2 ☒,

Vista la propuesta de la Comisión Europea¹¹,

Prevía transmisión de la propuesta a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

¹¹ DO C 103 E de 30.4.2002, p. 1.

¹² DO C 241 de 7.10.2002, p. 24.

¹³ DO C 278 de 14.11.2002, p. 13.

Considerando lo siguiente:

↕ nuevo

- (1) El Reglamento (CE) nº 549/2004, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del Cielo Único Europeo (el Reglamento marco)¹⁴, el Reglamento (CE) nº 550/2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (el Reglamento de prestación de servicios)¹⁵, el Reglamento (CE) nº 551/2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (el Reglamento del espacio aéreo)¹⁶, y el Reglamento (CE) nº 552/2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (el Reglamento de interoperabilidad)¹⁷ han sido modificados sustancialmente. Debiéndose llevar a cabo nuevas modificaciones, conviene, en aras de una mayor claridad, proceder a su refundición.

↓ 549/2004 considerando 1

- (2) La puesta en práctica de la política común de transportes exige un sistema de transporte aéreo eficaz que permita el funcionamiento seguro y regular de los servicios de transporte aéreo y que facilite por tanto la libre circulación de mercancías, personas y servicios.

↓ 549/2004 considerando 2 (adaptado)

~~Con ocasión de su reunión extraordinaria de los días 23 y 24 de marzo de 2000, en Lisboa, el Consejo Europeo invitó a la Comisión a que presentara propuestas relativas a la gestión del espacio aéreo, al control de tránsito aéreo y a la gestión del afluencia de tránsito aéreo sobre la base de los trabajos del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo, creado por la Comisión. Dicho Grupo, constituido en gran medida por las autoridades civiles y militares de navegación aérea en los Estados miembros, presentó su informe en noviembre de 2000.~~

↓ 1070/2009 considerando 2 (adaptado)

- (3) La adopción por parte del Parlamento Europeo y del Consejo del primer paquete de la legislación relativa al cielo único europeo, es decir, del Reglamento (CE) nº 549/2004, ~~de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco)~~, del Reglamento (CE) nº 550/2004, ~~de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios)~~, del Reglamento (CE) nº 551/2004, ~~de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo)~~, y del Reglamento (CE) nº 552/2004, ~~de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad)~~, estableció una sólida base jurídica para un sistema de gestión del tránsito aéreo ininterrumpido, interoperable y seguro.

↕ nuevo

La adopción del segundo paquete, a saber, el Reglamento (CE) nº 1070/2009, supuso el fortalecimiento de la iniciativa del cielo único europeo, ya que introdujo los conceptos de sistema de evaluación del rendimiento y de Gestor de la Red para mejorar los resultados del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo.

↓ 550/2004 considerando 3 (adaptado)

~~El Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004 (denominado en lo sucesivo Reglamento marco)¹⁸ fija el marco para la creación del cielo único europeo.~~

¹⁴ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

¹⁵ DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

¹⁶ DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

¹⁷ DO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

¹⁸ Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

↓ 551/2004 considerando 4 (adaptado)

~~El Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004 (denominado en lo sucesivo Reglamento marco)¹⁹ fija el marco para la creación del cielo único europeo.~~

↓ 551/2004 (adaptado)

- (4) En el artículo 1 del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional, los Estados contratantes reconocen que «todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio». En el marco de esta soberanía los Estados miembros de la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒, con sujeción a lo estipulado en los convenios internacionales aplicables, ejercen las competencias de una autoridad pública al controlar el tránsito aéreo.

↓ 552/2004 considerando 3 (adaptado)

~~El Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004 (denominado en lo sucesivo Reglamento marco)²⁰ fija el marco para la creación del cielo único europeo.~~

↓ 1070/2009 considerando 1

- (5) La puesta en práctica de la política común de transportes exige un sistema de transporte aéreo eficaz que permita el funcionamiento seguro, regular y sostenible de los servicios de transporte aéreo, que optimice la capacidad y que facilite por tanto la libre circulación de mercancías, personas y servicios.

↓ 1070/2009 considerando 37

- (6) La persecución simultánea de los objetivos de incremento del nivel de las normas de seguridad aérea y mejora del rendimiento global de la gestión de tránsito aéreo (GTA) y de los servicios de navegación aérea (SNA) para el tránsito aéreo general en Europa exige que se tenga en cuenta el factor humano. Por consiguiente, los Estados miembros deben estudiar la introducción de principios de «la cultura justa».

↓ 549/2004 considerando 6 (adaptado)

- (7) Los Estados miembros han aprobado una declaración general sobre los aspectos militares relacionados con el ~~Cielo Único Europeo~~²¹. De conformidad con esta declaración, los Estados miembros deben, en particular, intensificar la cooperación entre los ámbitos civil y militar, y en caso de que lo consideren necesario los Estados miembros interesados, y en la medida en que así lo consideren, facilitar la cooperación entre sus fuerzas armadas en todos los aspectos de la gestión del tránsito aéreo.

↓ 549/2004 considerando 3

~~El buen funcionamiento del sistema de transporte aéreo requiere un nivel elevado y coherente de seguridad en los servicios de navegación aérea que permitan una utilización óptima del espacio aéreo europeo, así como un nivel uniforme y elevado de seguridad del tránsito aéreo, de conformidad con la misión de interés general de los servicios de navegación aérea, incluidas las obligaciones de servicio público. Debe efectuarse, por tanto, de acuerdo con las normas más estrictas de responsabilidad y competencia.~~

↓ 549/2004 considerando 4

~~La iniciativa del cielo único europeo debe desarrollarse ateniéndose a las obligaciones derivadas de la adhesión de la Comunidad y de sus Estados miembros a Eurocontrol, y ajustándose a los principios establecidos por el Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional.~~

¹⁹ Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

²⁰ Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

²¹ Véase la página 9 del presente Diario Oficial.

↓ 549/2004 considerando 5 (adaptado)

- (8) Las decisiones que afectan al contenido, al alcance o a las condiciones de la realización de las operaciones o del entrenamiento militares no son competencia de la ~~Comunidad~~ ☒ Unión de conformidad con el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea ☒.

↓ 549/2004 considerando 23 (adaptado)

~~El Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y dicho régimen no ha comenzado aún a aplicarse.~~

↓ 550/2004 considerando 1 (adaptado)

⇒ nuevo

- (9) Los Estados miembros han reestructurado, en diversa medida, sus proveedores de servicios de navegación aérea nacionales aumentando sus niveles de autonomía y libertad para la prestación de servicios. ~~En esta nueva situación~~ Es cada vez más necesario garantizar ⇒ que exista un mercado común en buenas condiciones de funcionamiento para aquellos servicios que puedan prestarse con arreglo a condiciones de mercado, y que se cumplan ⇐ el cumplimiento de unos requisitos mínimos de interés público ⇒ para aquellos otros que, en las condiciones tecnológicas actuales, se consideran monopolios naturales ⇐.

↓ 550/2004 considerando 4 (adaptado)

~~A fin de crear el cielo único europeo, deben adoptarse medidas que garanticen la prestación segura y eficaz de servicios de navegación aérea en consonancia con la organización y la utilización del espacio aéreo previstos en el Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (denominado en lo sucesivo Reglamento del espacio aéreo)²². Es importante organizar de forma armonizada la prestación de dichos servicios para responder adecuadamente a la demanda de los usuarios del espacio aéreo y para regular el tránsito aéreo de modo seguro y eficaz.~~

↓ 551/2004 considerando 1

~~La creación del cielo único europeo requiere un enfoque armonizado para regular la organización y utilización del espacio aéreo.~~

↓ 551/2004 considerando 2 (adaptado)

~~El informe del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo de noviembre de 2000 se considera que el espacio aéreo debe concebirse, regularse y gestionarse estratégicamente a escala europea.~~

↓ 551/2004 considerando 3 (adaptado)

~~La Comunicación de la Comisión sobre la creación del cielo único europeo de 30 de noviembre de 2001 preconiza una reforma estructural que permita crear el cielo único europeo a través de una gestión cada vez más integrada del espacio aéreo y el desarrollo de nuevos conceptos y procedimientos de gestión del tránsito aéreo.~~

↓ 551/2004 considerando 6

~~El espacio aéreo es un recurso común para todas las categorías de usuarios que éstos deben utilizar de forma flexible con el fin de garantizar transparencia y equidad, teniendo también en cuenta las necesidades de seguridad y defensa de los Estados miembros y sus compromisos en organizaciones internacionales.~~

²² Véase la página 20 del presente Diario Oficial.

↓ 551/2004 considerando 7

~~Es fundamental una gestión eficaz del espacio aéreo para aumentar la capacidad del sistema de servicios de tránsito aéreo, para responder de forma óptima a las necesidades de los diversos usuarios y para lograr el uso más flexible posible del espacio aéreo.~~

↓ 552/2004 considerando 1

~~A fin de crear el cielo único europeo, deben adoptarse medidas en cuanto a sistemas, componentes y procedimientos asociados, con objeto de garantizar una interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo coherente con la prestación de servicios de navegación aérea con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo²³ (denominado en lo sucesivo «Reglamento de prestación de servicios») y con la organización y utilización del espacio aéreo según lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo²⁴ (denominado en lo sucesivo «Reglamento de espacio aéreo»).~~

↓ 552/2004 considerando 2 (adaptado)

~~El informe del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo ha confirmado la necesidad de establecer una normativa técnica basada en un «nuevo enfoque» con arreglo a la Resolución del Consejo, de 7 de mayo de 1985 relativa a un nuevo enfoque en materia de armonización y de normalización²⁵, en la que los requisitos esenciales, reglas y normas esenciales sean complementarios y coherentes.~~

↓ 552/2004 considerando 4 (adaptado)

~~El informe del Grupo de alto nivel ha confirmado que aunque en los últimos años se han conseguido avances hacia el funcionamiento continuo de la red europea de gestión del tránsito aéreo, la situación sigue siendo insatisfactoria debido al bajo nivel de integración entre los sistemas nacionales de gestión del tránsito aéreo y a la lentitud con que se introducen los nuevos conceptos de operación y tecnología necesarios para generar la capacidad adicional requerida.~~

↓ 552/2004 considerando 5

~~Un mayor nivel de integración en el ámbito comunitario se traduciría en una mejora de la eficacia y una reducción de costes de mantenimiento y adquisición, y en una mayor coordinación operativa.~~

↓ 552/2004 considerando 6

~~El predominio de las especificaciones técnicas nacionales en la adquisición de suministros ha provocado la fragmentación del mercado de sistemas y no facilita la cooperación industrial en el ámbito comunitario. Las consecuencias de esta situación afectan especialmente a la industria, que debe adaptar considerablemente sus productos a cada mercado nacional. Estas prácticas hacen que el desarrollo y la aplicación de la nueva tecnología dificulten y reduzcan innecesariamente el ritmo de introducción de los nuevos conceptos operativos que son necesarios para aumentar la capacidad.~~

↓ 549/2004 considerando 8

~~Por todas estas razones, y para extender el cielo único europeo al mayor número de Estados europeos, la Comunidad debe fijarse objetivos comunes y un programa de acción que movilice sus esfuerzos, los de sus Estados miembros y los de los distintos actores económicos, con el fin de crear un espacio aéreo que funcione de forma más integrada, el cielo único europeo, teniendo en cuenta la evolución en curso en el seno de Eurocontrol.~~

²³ Véase la página 10 del presente Diario Oficial.

²⁴ Véase la página 20 del presente Diario Oficial.

²⁵ DO C 136 de 4.6.1985, p. 1.

↓ 549/2004 considerando 24

~~Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la creación del cielo único europeo, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión transnacional, puede lograrse mejor en el ámbito comunitario, garantizando medidas de ejecución adecuadas que tengan en cuenta las especificidades locales, la Comisión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.~~

↓ 549/2004 considerando 9

~~Cuando los Estados miembros tomen medidas para garantizar el cumplimiento de las exigencias comunitarias, las autoridades que practiquen las verificaciones de cumplimiento deben ser suficientemente independientes de los prestadores de servicios de navegación aérea.~~

↓ 549/2004 considerando 10

~~Los servicios de navegación aérea, y en particular los servicios de tránsito aéreo que tienen carácter de autoridades públicas, requieren una separación funcional o estructural, y están organizados, según los Estados miembros, con arreglo a formas jurídicas que varían mucho de un Estado miembro a otro.~~

↓ 549/2004 considerando 11

~~Cuando se exijan auditorías independientes en relación con los proveedores de servicios de navegación aérea, se deben reconocer como tales las inspecciones del órgano oficial auditor de los Estados miembros, cuando dichos servicios sean proporcionados por la administración, o las realizadas por un organismo público sometido al control del mencionado órgano, independientemente de que los informes que se redacten sean públicos o no.~~

↓ 1070/2009 considerando 9

- (10) Para garantizar la supervisión coherente y fiable de la prestación de servicios en toda Europa, debe garantizarse a las autoridades nacionales de supervisión la independencia suficiente y los recursos necesarios. Tal independencia no debe eximir a esas autoridades de ejercer sus tareas dentro de un marco administrativo.
-

↓ 1070/2009 considerando 10

- (11) Las autoridades nacionales de supervisión deben desempeñar un cometido clave en la ejecución de los programas del Cielo Único Europeo y la Comisión, por consiguiente, debe facilitar la cooperación entre ellas, incluida la cooperación a nivel regional, con vistas a facilitar el intercambio de mejores prácticas y el desarrollo de un enfoque común. Tal cooperación debe producirse regularmente.
-

↓ 550/2004 considerando 6

~~Los Estados miembros son responsables de supervisar la prestación segura y eficaz de servicios de navegación aérea y de controlar el cumplimiento por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea de los requisitos comunes establecidos a nivel comunitario.~~

↓ 550/2004 considerando 7

~~Se debe permitir que los Estados miembros confíen a organizaciones reconocidas, que posean experiencia técnica, la verificación, por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea, del cumplimiento de los requisitos comunes establecidos a nivel comunitario.~~

↓ 549/2004 considerando 20

~~Las sanciones previstas en caso de infracción del presente Reglamento y de las medidas a que se refiere el artículo 3 deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias, sin disminución de la seguridad.~~

↓ 549/2004 considerando 17

~~Los interlocutores sociales deben ser informados y consultados de manera adecuada sobre todas las medidas que tengan repercusiones sociales importantes. Debe igualmente consultarse al Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 1998/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea²⁶.~~

↓ 1070/2009 considerando 11 (adaptado)

- (12) Los interlocutores sociales deben ser mejor informados y consultados sobre todas las medidas que tengan repercusiones sociales importantes. A nivel ~~comunitario~~ ☒ de la Unión ☒ debe igualmente consultarse al Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 98/500/CE²⁷ de la Comisión.

↓ 550/2004 considerando 11

~~Las condiciones asociadas a los certificados deben estar justificadas objetivamente y ser no discriminatorias, proporcionadas, transparentes y compatibles con las normas internacionales pertinentes.~~

↓ 550/2004 considerando 2 (adaptado)

~~El informe del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo, de noviembre de 2000, ha confirmado la necesidad de normas de ámbito comunitario que distingan entre regulación y prestación de servicios, de establecer un sistema de certificación destinado a preservar los requisitos de interés público, especialmente en materia de seguridad, y de mejorar el mecanismo de tarificación.~~

↓ 550/2004 considerando 10

~~Debe establecerse un sistema común de certificación de los servicios de navegación aérea que permita definir los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea y supervisar regularmente el cumplimiento de estos requisitos, garantizando a la vez la continuidad de la prestación de los servicios.~~

↓ 550/2004 considerando 12

~~Los certificados deben ser reconocidos mutuamente por todos los Estados miembros a fin de que los proveedores de servicios de navegación aérea puedan prestar los servicios en un Estado miembro que no sea aquel en el que hayan obtenido el certificado, dentro de los límites de los requisitos de seguridad.~~

↓ 550/2004 considerando 14

~~A fin de facilitar el manejo seguro del tránsito aéreo a través de las fronteras de los Estados miembros, en beneficio de los usuarios del espacio aéreo y de sus pasajeros, el sistema de certificación debe establecer un marco que permita la designación por los Estados miembros de los proveedores de servicios de tránsito aéreo, independientemente del lugar en que hayan obtenido la certificación.~~

↓ 550/2004 considerando 5

~~La prestación de servicios de tránsito aéreo, tal como se contempla en el presente Reglamento, está relacionada con el ejercicio de las competencias de los poderes públicos que no son de índole económica y por tanto no justifican la aplicación de las normas del Tratado en materia de competencia.~~

↓ 550/2004 considerando 13

⇒ nuevo

- (13) La prestación de servicios de comunicación, navegación, y vigilancia, así como de servicios ☒ meteorológicos y ☒ de información aeronáutica, debe organizarse con arreglo a condiciones de mercado,

²⁶ DO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

²⁷ DO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

teniendo en cuenta las características especiales de tales servicios y manteniendo un nivel elevado de seguridad.

↓ 550/2004 considerando 15

~~Basándose en sus análisis de los criterios de seguridad pertinentes, los Estados miembros deben poder designar uno o varios proveedores de servicios meteorológicos en todo o en parte del espacio aéreo que se bajo su responsabilidad, sin necesidad de organizar una licitación.~~

↓ 550/2004 considerando 19

~~Las condiciones de tarificación que se apliquen a los usuarios del espacio aéreo deben ser justas y transparentes.~~

↓ 550/2004 considerando 20

~~Las tarifas aplicadas a los usuarios deben servir de remuneración para las instalaciones y los servicios prestados por los proveedores de servicios de navegación aérea y por los Estados miembros. El nivel de las tarifas aplicadas a los usuarios debe ser proporcional a los costes, teniendo en cuenta los objetivos de seguridad y rentabilidad económica.~~

↓ 550/2004 considerando 21

(14) No debe haber discriminación entre usuarios del espacio aéreo en la prestación de servicios equivalentes de navegación aérea.

↓ 550/2004 considerando 22

~~Los proveedores de servicios de navegación aérea ofrecen determinadas instalaciones y servicios directamente relacionados con la operación de la aeronave, cuyos costes deben poder recuperar conforme al principio «los usuarios pagan», es decir, que los usuarios del espacio aéreo deben correr con los costes que generan en el punto de utilización o en el lugar más próximo a éste.~~

↓ 550/2004 considerando 23

~~Resulta importante garantizar la transparencia de los costes generados por estos servicios e instalaciones. En consecuencia, cualquier modificación del sistema o del nivel de las tarifas debe explicarse a los usuarios del espacio aéreo; tales modificaciones o inversiones propuestas por los proveedores de servicios de navegación aérea deben explicarse como parte de un intercambio de información entre los órganos de gestión y los usuarios del espacio aéreo.~~

↓ 550/2004 considerando 24

~~Debe haber un margen para modular las tarifas que contribuya a aumentar al máximo la capacidad global del sistema. Los incentivos financieros pueden ser un medio útil para acelerar la introducción de equipos de tierra o equipos embarcados que aumenten la capacidad, para recompensar las elevadas prestaciones o para compensar las molestias por tener que elegir itinerarios menos deseables.~~

↓ 550/2004 considerando 25

~~En el contexto de los ingresos percibidos para proporcionar un rendimiento razonable de los activos, y en correlación directa con los ahorros resultantes de la mejora de la rentabilidad, la Comisión debe estudiar la posibilidad de establecer una reserva destinada a reducir el impacto de un incremento repentino de las cargas para los usuarios del espacio aéreo en periodos de bajos niveles de tránsito.~~

↓ 550/2004 considerando 26

~~La Comisión debe examinar la viabilidad de organizar una ayuda financiera temporal para las medidas que aumenten la capacidad del sistema europeo de control del tránsito aéreo en su conjunto.~~

↓ 1070/2009 considerando 7 (adaptado)

- (15) El concepto de proyectos comunes destinados a asistir a los usuarios del espacio aéreo o a los proveedores de servicios de navegación aérea con el fin de mejorar las infraestructuras de navegación aérea colectivas, la prestación de servicios de navegación aérea y el uso del espacio aéreo, en particular los proyectos que puedan ser necesarios para la aplicación del Plan Maestro ATM, ~~☒~~ respaldado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo²⁸, de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 219/2007 del Consejo, ~~☒~~ no incidirá negativamente en proyectos anteriores decididos por uno o varios Estados miembros con objetivos similares. Las disposiciones relativas a la financiación del lanzamiento de proyectos comunes no prejuzgarán la manera de organizar tales proyectos comunes. La Comisión podrá proponer que se utilicen fuentes de financiación, como la Red transeuropea de transporte o financiación del Banco Europeo de Inversiones, para apoyar proyectos comunes, en particular para agilizar el despliegue del proyecto SESAR, dentro del marco financiero plurianual. Sin perjuicio del acceso a dichas fuentes de financiación, los Estados miembros deben poder decidir cómo deben utilizarse los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión del sector aéreo con arreglo al régimen de comercio de derechos de emisión y examinar, en ese contexto, si una parte alícuota de esos ingresos podría utilizarse para financiar proyectos comunes a nivel de bloques funcionales de espacio aéreo.

↓ 550/2004 considerando 27

~~El establecimiento y la imposición de tarifas a los usuarios del espacio aéreo deben ser revisados regularmente por la Comisión, en cooperación con Eurocontrol y con las autoridades nacionales de supervisión y los usuarios del espacio aéreo.~~

↓ 551/2004 considerando 8

~~Las actividades de Eurocontrol confirman que el sistema de rutas y la estructura del espacio aéreo no pueden desarrollarse eficazmente de forma aislada, dado que cada Estado miembro es un elemento integrante de la red europea de gestión del tránsito aéreo, tanto dentro como fuera de las fronteras de la Comunidad.~~

↓ 551/2004 considerando 13

~~Es fundamental establecer una estructura común y armonizada del espacio aéreo en términos de rutas y sectores, basar la organización actual y futura del espacio aéreo en principios comunes y concebir y gestionar el espacio aéreo de acuerdo con normas armonizadas.~~

↓ nuevo

- (16) El concepto de entidad gestora de la red es crucial para mejorar el rendimiento de la gestión del tránsito aéreo, porque centraliza la prestación de determinados servicios que se suministran mejor a nivel de red. Para facilitar la resolución de situaciones de crisis en la aviación, la responsabilidad de su coordinación debe recaer sobre el Gestor de la Red.
- (17) La Comisión está convencida de que una utilización segura y eficaz del espacio aéreo solo podrá lograrse mediante la estrecha cooperación de sus usuarios civiles y militares, basada fundamentalmente en el concepto de utilización flexible del espacio aéreo y en una coordinación civil-militar eficaz según establece la OACI; subraya la importancia de reforzar la cooperación entre los usuarios de carácter civil y militar del espacio aéreo.

²⁸ DO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

- (18) La exactitud y la puntualidad de la información que se transmita a los controladores civiles y militares sobre el estado del espacio aéreo y las situaciones específicas del tránsito aéreo tienen consecuencias directas en la seguridad y la eficacia de las operaciones. El acceso a tiempo a información actualizada sobre el estado del espacio aéreo es vital para todas las partes que deseen servirse de las estructuras del espacio aéreo disponibles, al confeccionar su plan de vuelos o modificarlo.

↓ 550/2004 considerando 16

~~Los proveedores de servicios de navegación aérea deben establecer y mantener una estrecha cooperación con las autoridades militares responsables de las actividades que pueden afectar al tránsito aéreo general, a través de acuerdos adecuados.~~

↓ 550/2004 considerando 17

~~La contabilidad de todos los proveedores de servicios de navegación aérea debe tener la máxima transparencia~~

↓ 550/2004 considerando 18

~~La introducción de principios armonizados y de condiciones de acceso a datos operativos debe facilitar la prestación de los servicios de navegación aérea y las operaciones de los usuarios del espacio aéreo y de los aeropuertos en un nuevo contexto.~~

↓ 551/2004 considerando 9

~~Debe establecerse un espacio aéreo operativo cada vez más integrado para el tránsito aéreo general en ruta en el espacio aéreo superior. Debe definirse consecuentemente la interfaz entre el espacio aéreo superior y el espacio aéreo inferior.~~

↓ 551/2004 considerando 10

~~Una región europea de información de vuelo del espacio aéreo superior que abarque el espacio aéreo superior del que sean responsables los Estados miembros en el marco del presente Reglamento debe facilitar la planificación común y la publicación de la información aeronáutica para reducir los puntos de congestión a nivel regional.~~

↓ 1070/2009 considerando 30 (adaptado)

- (19) El suministro de información aeronáutica moderna, completa, de alta calidad y a tiempo tiene una importante incidencia en la seguridad y facilita el acceso y la libertad de movimientos en el espacio aéreo comunitario. Teniendo en cuenta el Plan Maestro ATM, la Comunidad ☒ Unión ☒ debería tomar la iniciativa de modernizar este sector en cooperación con Eurocontrol ☒ el Gestor de la Red ☒ y garantizar que los usuarios puedan acceder a dichos datos mediante un único punto de acceso público, que proporcione una información integrada, moderna, fácil de usar y válida.

↓ 551/2004 considerando 11

~~Los usuarios del espacio aéreo se enfrentan a condiciones dispares de acceso y libertad de movimientos en el espacio aéreo comunitario. Ello se debe a la falta de armonización en la clasificación del espacio aéreo.~~

↓ 551/2004 considerando 12

~~La reconfiguración del espacio aéreo debe basarse en los requisitos operativos con independencia de las fronteras existentes. El desarrollo de principios generales comunes para el establecimiento de bloques funcionales y uniformes de espacio aéreo debe hacerse mediante consultas a Eurocontrol y sobre la base del asesoramiento técnico proporcionado por este organismo.~~

↓ 551/2004 considerando 14

~~El concepto de uso flexible del espacio aéreo debe aplicarse eficazmente; es necesario optimizar la utilización de los sectores de espacio aéreo, especialmente durante los períodos punta del tránsito aéreo general y en el espacio~~

~~aéreo de alta densidad de tránsito, mediante la cooperación de los Estados miembros con respecto a la utilización de dichos sectores para las operaciones y entrenamiento militares. Con tal finalidad, es necesario asignar los recursos adecuados para una efectiva aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo, teniendo en cuenta tanto las necesidades civiles como las militares.~~

↓ 551/2004 considerando 15

~~Los Estados miembros deben esforzarse en cooperar con los Estados miembros vecinos en la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo a través de las fronteras nacionales.~~

↓ 551/2004 considerando 16

~~Las diferencias en la organización de la cooperación civil y militar en la Comunidad limitan la gestión uniforme y oportuna del espacio aéreo y la introducción de cambios. El éxito del cielo único europeo depende de una cooperación eficaz entre las autoridades civiles y militares, sin perjuicio de las prerrogativas y responsabilidades de los Estados miembros en el ámbito de la defensa.~~

↓ 551/2004 considerando 17

~~Las operaciones y el entrenamiento militares deben estar salvaguardados siempre que la aplicación de principios y criterios comunes sea perjudicial para la seguridad y eficacia de su ejecución.~~

↓ 551/2004 considerando 18

~~Deben adoptarse medidas adecuadas para mejorar la eficacia de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, al objeto de prestar asistencia a las unidades operativas existentes, incluida la Unidad Central de Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo de Eurocontrol, con el fin de garantizar unas operaciones de vuelo eficientes.~~

↓ 552/2004 considerando 10

~~Deben aprobarse medidas de ejecución en materia de interoperabilidad de sistemas cuando sea necesario completar o perfeccionar los requisitos esenciales. También deben aprobarse dichas medidas cuando sea necesario facilitar la introducción coordinada de nuevos conceptos, acordados y validados de operación o de tecnologías. El cumplimiento de dichas normas debe mantenerse de manera permanente. Las mencionadas normas deben basarse en las reglas y las normas desarrolladas por organizaciones internacionales como Eurocontrol o la OACI.~~

↓ 552/2004 considerando 7

~~Por tanto, redundaría en el interés de todos los que intervienen en la gestión del tránsito aéreo desarrollar un nuevo planteamiento de cooperación que permita la participación equilibrada de todas las partes, estimulando la creatividad y la puesta en común de los conocimientos, experiencias y riesgos. Dicha cooperación debe tender a definir, en colaboración con la industria, un conjunto coherente de especificaciones comunitarias capaz de satisfacer la mayor gama de necesidades.~~

↓ 552/2004 considerando 11

~~El desarrollo y adopción de especificaciones comunitarias sobre la red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas, componentes y procedimientos asociados constituye un medio apropiado para determinar las condiciones técnicas y operativas necesarias para cumplir los requisitos esenciales y las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad. El cumplimiento de las especificaciones comunitarias publicadas, que sigue teniendo un carácter voluntario, da lugar a una presunción de conformidad con los requisitos fundamentales y las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad.~~

↓ 552/2004 considerando 12

~~Las especificaciones comunitarias deben ser establecidas por organismos europeos de normalización, conjuntamente con la Organización Europea de Equipos de Aviación Civil (Eurocae), y por Eurocontrol con arreglo a los procedimientos de normalización generales de la Comunidad.~~

↓ 552/2004 considerando 13

~~Los procedimientos que regulan la evaluación de la conformidad o de idoneidad para el uso de los componentes deben basarse en el uso de los módulos previstos en la Decisión 93/465/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1993, relativa a los módulos correspondientes a las diversas fases de los procedimientos de evaluación de la conformidad y a las disposiciones referentes al sistema de colocación y utilización del marcado «CE» de conformidad, que van a utilizarse en las directivas de armonización técnica²⁹. En la medida necesaria, estos módulos deben ampliarse para abarcar los requisitos específicos de las industrias afectadas.~~

↓ 552/2004 considerando 14

~~El mercado en cuestión es de pequeñas dimensiones, y consiste en sistemas y componentes de uso casi exclusivo por la gestión del tránsito aéreo y no destinados al gran público. En consecuencia, sería excesivo adjudicar la marca CE a estos componentes ya que, con arreglo a la evaluación de la conformidad y/o de idoneidad para el uso, es suficiente la declaración de conformidad del fabricante. Esto no debe afectar a la obligación del fabricante de colocar la marca CE en determinados componentes para certificar que cumplen otras disposiciones comunitarias aplicables.~~

↓ 552/2004 considerando 15

~~La entrada en servicio de sistemas de gestión del tránsito aéreo debe estar sometida a la verificación del cumplimiento de los requisitos esenciales y las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad. El uso de especificaciones comunitarias crea una presunción de conformidad con los requisitos esenciales y con las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad.~~

↓ 552/2004 considerando 16

~~La plena aplicación de las disposiciones del presente Reglamento debe estar acompañada de una estrategia de transición que procure alcanzar los objetivos de este Reglamento, sin crear al mismo tiempo injustificados obstáculos de costes beneficios al mantenimiento de la infraestructura existente.~~

↓ 549/2004 considerando 7

~~El espacio aéreo constituye un recurso limitado, cuya utilización óptima y eficaz sólo es posible teniendo en cuenta las necesidades de todos los usuarios y, cuando proceda, asegurando su participación en todo el proceso de desarrollo, toma de decisiones y puesta en marcha del ciclo único europeo, incluido el Comité del ciclo único.~~

↓ 549/2004 considerando 25

~~Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión³⁰.~~

²⁹ DO L 220 de 30.8.1993, p. 23.

³⁰ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

↓ 549/2004 considerando 26 (adaptado)

~~El apartado 2 del artículo 8 del Reglamento interno estándar³¹ para los comités establecidos en aplicación de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE contiene una disposición modelo con arreglo a la cual el Presidente de un comité podrá invitar a sus reuniones a terceras personas. Si procede, el presidente del Comité del cielo único debe invitar a sus reuniones, en calidad de observadores o de expertos, a los representantes de Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considerando 18

~~Las partes interesadas tales como proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, aeropuertos, industria de fabricación y órganos de representación de colectivos profesionales deben tener la posibilidad de asesorar a la Comisión en los aspectos técnicos de la puesta en marcha del cielo único europeo.~~

↓ 549/2004 considerando 12

~~Conviene ampliar el cielo único europeo a terceros países europeos, bien en el marco de la participación de la Comunidad en los trabajos de Eurocontrol, tras la adhesión de la Comunidad a la misma, bien a través de acuerdos celebrados por la Comunidad con dichos países.~~

↓ 549/2004 considerando 13

~~La adhesión de la Comunidad a Eurocontrol es un elemento importante para la creación de un espacio aéreo paneuropeo.~~

↓ 549/2004 considerando 14

~~En el proceso de creación del cielo único europeo, la Comunidad debe desarrollar, cuando corresponda, el máximo nivel de cooperación con Eurocontrol para garantizar sinergias en la regulación y enfoques coherentes, y evitar todo solapamiento entre ambas.~~

↓ 549/2004 considerando 15 (adaptado)

~~De conformidad con las conclusiones del Grupo de alto nivel, Eurocontrol es la entidad que cuenta con los conocimientos técnicos adecuados para apoyar a la Comunidad en su función reguladora. En consecuencia, las medidas de ejecución deben elaborarse, en las materias que sean de la competencia de Eurocontrol, en el marco de mandatos a dicha organización, supeditados a las condiciones que se incluyan en un marco de cooperación entre la Comisión y Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considerando 16

~~La elaboración de las medidas necesarias para la creación del cielo único europeo exige una amplia consulta de los sectores económicos y sociales interesados.~~

↓ 550/2004 considerando 8

~~El buen funcionamiento del sistema de transporte aéreo requiere igualmente la aplicación de normas uniformes y de altos niveles de seguridad por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea.~~

↓ 550/2004 considerando 9

~~Deben concluirse acuerdos para armonizar el sistema de autorizaciones para controladores, con el fin de mejorar la disponibilidad de éstos y fomentar el reconocimiento mutuo de las autorizaciones.~~

³¹ DO C 38 de 6.2.2001, p. 3.

↓ 550/2004 considerando 28

~~Dado el carácter especialmente sensible de la información relativa a los proveedores de servicios de navegación aérea, las autoridades nacionales de supervisión no deben desvelar información protegida por el secreto profesional, sin perjuicio de la organización de un sistema de seguimiento y publicación del rendimiento de los proveedores de dichos servicios.~~

↓ 549/2004 considerando 19

~~El funcionamiento global del sistema de los servicios de navegación aérea en el ámbito europeo debe evaluarse periódicamente, prestando la debida atención al mantenimiento de un alto nivel de seguridad, a fin de comprobar la eficacia de las medidas adoptadas y sugerir otras nuevas.~~

↓ 549/2004 considerando 21

~~Deben evaluarse los efectos de las medidas adoptadas en aplicación del presente Reglamento a la luz de los informes que debe presentar regularmente la Comisión.~~

↓ 551/2004 considerando 19

~~Conviene reflexionar sobre la ampliación al espacio aéreo inferior de los conceptos relativos al espacio aéreo superior con arreglo a un calendario y a unos estudios adecuados.~~

↓ 549/2004 considerando 22

~~El presente Reglamento no afecta a la competencia de los Estados miembros para adoptar disposiciones relativas a la organización de sus fuerzas armadas. Esta competencia de los Estados miembros puede llevarles a adoptar medidas para que sus fuerzas armadas dispongan de un espacio aéreo suficiente para mantenerse en un estado de formación y entrenamiento adecuado. Por lo tanto es conveniente prever una cláusula de salvaguardia para permitir el ejercicio de dicha competencia.~~

↓ 552/2004 considerando 19 (adaptado)

~~Por motivos de seguridad jurídica es importante garantizar que se mantengan, en esencia, algunas disposiciones de la legislación comunitaria adoptada sobre la base de la Directiva 93/65/CEE. La adopción en virtud del presente Reglamento de las medidas de ejecución correspondientes a dichas disposiciones llevará un cierto tiempo.~~

↓ 552/2004 considerando 18 (adaptado)

~~La Directiva 93/65/CEE del Consejo, de 19 de julio de 1993, relativa a la definición y a la utilización de especificaciones técnicas compatibles para la adquisición de equipos y de sistemas de gestión del tránsito aéreo³², se limita a las obligaciones del organismo adjudicador. El presente Reglamento es más completo porque trata de las obligaciones de todos los actores, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, industria y aeropuertos, y permite tanto dictar normas aplicables a todos como adoptar especificaciones comunitarias que, al tiempo que son de carácter voluntario, implican la presunción de conformidad con los requisitos esenciales. Procede, por tanto, derogar al término de un período transitorio la Directiva 93/65/CEE, la Directiva 97/15/CE de la Comisión, de 25 de marzo de 1997, por la que se adoptan algunas normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 93/65/CEE del Consejo, relativa a la definición y a la utilización de especificaciones técnicas compatibles para la adquisición de equipos y de sistemas para la gestión del tránsito aéreo³³, y los Reglamentos (CE) n° 2082/2000, de 6 de septiembre de 2000, por el que se adoptan normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 97/15/CE por la que se adoptan algunas normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 93/65/CEE del Consejo³⁴, y (CE) n° 980/2002, de 4 de junio de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2082/2000, ambos de la Comisión.~~

³² DO L 187 de 29.7.1993, p. 52. Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

³³ DO L 95 de 10.4.1997, p. 16. Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) n° 2082/2000 (DO L 254 de 9.10.2000, p. 1).

³⁴ DO L 254 de 9.10.2000, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 980/2002 (DO L 150 de 8.6.2002, p. 38).

↓ 552/2004 considerando 8

~~El mercado interior es un objetivo comunitario, por lo que las medidas que se adopten a tenor del presente Reglamento deben contribuir a su progresivo desarrollo en este sector.~~

↓ 552/2004 considerando 9

~~En consecuencia, es conveniente definir los requisitos esenciales que se deben aplicar a la red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas, componentes y procedimientos asociados.~~

↓ 552/2004 considerando 17

~~En el marco de la legislación comunitaria aplicable se debe tener en cuenta la necesidad de garantizar:~~

~~— unas condiciones armonizadas en cuanto a la disponibilidad y al uso eficiente del espectro radioeléctrico necesario para crear el ciclo único europeo, incluidos los aspectos de compatibilidad electromagnética,~~

~~— la protección de los servicios relacionados con la seguridad de la vida humana frente a las interferencias perjudiciales,~~

~~— un uso eficaz y adecuado de las frecuencias asignadas y gestionadas con carácter exclusivo por el sector de la aviación.~~

↓ nuevo

- (20) Al objeto de tener en cuenta los cambios introducidos en los Reglamentos (CE) n° 1108/2009 y (CE) n° 1070/2009, es necesario, según dispone el artículo 65 *bis* del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea³⁵, armonizar el contenido del presente Reglamento con el del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (21) Por otro lado, deben actualizarse los elementos de carácter técnico de los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004, acordados en 2004 y 2009, así como introducir correcciones en función de los avances técnicos.
- (22) Debe modificarse el ámbito geográfico del presente Reglamento por lo que se refiere a la región NAT de la OACI para dar cuenta de los acuerdos de prestación de servicios vigentes o previstos, así como de la necesidad de garantizar una coherencia en la aplicación de la normativa a los proveedores de servicios de navegación aérea y a los usuarios del espacio aéreo que operan en dicha zona.
- (23) En consonancia con sus cometidos de organización operativa y con la reforma continuada de Eurocontrol, es preciso que la función del Gestor de la Red siga evolucionando hacia una forma de consorcio del sector.
- (24) El concepto de bloques funcionales de espacio aéreo, concebidos para reforzar la cooperación entre los proveedores de servicios de tránsito aéreo, es una herramienta valiosa para mejorar el rendimiento del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo. Con el fin de perfeccionar esta herramienta, los bloques funcionales de espacio aéreo deben centrarse más en el rendimiento sobre la base de la constitución de consorcios del sector; este último debe contar con más margen para modificarlos al objeto de alcanzar y, si fuera posible, superar, los objetivos de rendimiento.
- (25) Los bloques funcionales de espacio aéreo deben funcionar de forma flexible y reunir a los proveedores de servicios de toda Europa para que puedan aprender de los aciertos de los demás. Esta flexibilidad permitiría lograr efectos sinérgicos entre los proveedores, independientemente de su situación geográfica o nacionalidad, y daría lugar a distintos formatos de prestación de servicios tendentes a una mejora del rendimiento.
- (26) Con el fin de que los proveedores de servicios de navegación aérea organicen más sus actividades en función de sus clientes, así como de fomentar el influjo de los usuarios del espacio aéreo en la toma de decisiones que les afectan, es preciso que la participación de las partes interesadas en las principales decisiones de carácter operativo adoptadas por los proveedores de servicios de navegación aérea sea más efectiva.
- (27) El sistema de evaluación del rendimiento es un instrumento crucial para la regulación económica de la gestión del tránsito aéreo; la calidad e independencia de sus decisiones debe mantenerse y, en la medida de lo posible, mejorarse.

³⁵ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

- (28) Al objeto de tener en cuenta la evolución técnica u operativa, en particular por lo que respecta a la modificación de anexos o la adición de disposiciones en materia de gestión de la red y evaluación del rendimiento, conviene delegar en la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. El contenido y alcance de cada delegación se establece en detalle en los artículos en cuestión. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas apropiadas, incluso a nivel de expertos, durante los trabajos preparatorios. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (29) Para ampliar la lista de los servicios de gestión de la red, la Comisión debe proceder a la correspondiente consulta de las partes interesadas.
- (30) Con el fin de alcanzar unas condiciones uniformes en la aplicación del presente Reglamento, en particular por lo que se refiere al ejercicio de las competencias de las autoridades nacionales de supervisión, la prestación de servicios de apoyo con carácter exclusivo por un proveedor de servicios o una agrupación de estos, las medidas correctoras para garantizar el cumplimiento de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y de los objetivos asociados a nivel local, la revisión del cumplimiento del sistema de tarificación, la gobernanza y la adopción de proyectos comunes para funciones relacionadas con las redes, los bloques funcionales de espacio aéreo, las formas de participación de las partes interesadas en las principales decisiones de carácter operativo de los proveedores de servicios de navegación aérea, el acceso a los datos y la protección de los mismos, la información aeronáutica electrónica, el desarrollo tecnológico y la interoperabilidad de la gestión del tránsito aéreo, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión³⁶.
- (31) De conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011, en el marco del presente Reglamento debe seguirse el procedimiento de examen para la adopción de actos de ejecución de alcance general.
- (32) Para la adopción de actos de ejecución de carácter específico debe seguirse el procedimiento consultivo.

↓ 549/2004 considerando 20 (adaptado)

- (33) Las sanciones previstas en caso de infracción del presente Reglamento ~~y de las medidas a que se refiere el artículo 3~~ deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias, sin disminución de la seguridad.

↓ nuevo

- (34) La contratación de los servicios de apoyo debe efectuarse, según proceda, de conformidad con la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios³⁷, y con la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales³⁸. También deberán tenerse en cuenta las directrices establecidas en la Comunicación interpretativa de la Comisión sobre el Derecho comunitario aplicable en la adjudicación de contratos no cubiertos o solo parcialmente cubiertos por las Directivas sobre contratación pública³⁹, según proceda.

↓ 1070/2009 considerando 42

- (35) La Declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar, adoptada en Córdoba el 18 de septiembre de 2006 («la Declaración Ministerial»), en el transcurso de la primera reunión ministerial del Foro de diálogo sobre Gibraltar, sustituirá a la Declaración conjunta sobre el aeropuerto de Gibraltar adoptada en Londres el 2 de diciembre de 1987, y se considerará que el pleno respeto de dicha Declaración equivaldrá al cumplimiento de lo establecido en la Declaración de 1987.

³⁶ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

³⁷ DO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

³⁸ DO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

³⁹ DO C 179 de 1.8.2006, p. 2.

↓ 1070/2009 considerando 43

- (36) El presente Reglamento será de plena aplicación al aeropuerto de Gibraltar en el marco y en virtud de la Declaración Ministerial. Sin perjuicio de la Declaración Ministerial, su aplicación al aeropuerto de Gibraltar así como todas las medidas relacionadas con su ejecución deben ser plenamente conformes con dicha Declaración y con todas sus disposiciones.

↓ 549/2004 considerando 24 (adaptado)

- (37) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la ~~creación~~ ☒ puesta en práctica ☒ del ~~Cielo Único Europeo~~, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión transnacional, puede lograrse mejor en el ámbito ~~comunitario~~ ☒ de la Unión ☒, ~~garantizando medidas de ejecución adecuadas que tengan en cuenta las especificidades locales, la Comisión~~ ☒ esta ☒ puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.

↓ 552/2004

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

↓ 1070/2009 Art. 1.1 (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo 1

~~Objetivo~~ ☒ ~~Objeto~~ ☒ y ámbito de aplicación

1. ⇒ El presente Reglamento establece normas tendentes a la creación y el correcto funcionamiento ☒ El objetivo de la iniciativa del ~~Cielo Único Europeo~~ ~~consiste en reforzar~~ ☒ al objeto de garantizar el cumplimiento de ☒ las actuales normas de seguridad del tránsito aéreo, contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y mejorar el rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo (GTA) y de los servicios de navegación aérea (SNA) para el tránsito aéreo general en Europa, con el fin de responder a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo. ☒ El ~~Este Cielo Único Europeo~~ ~~incluirá una red paneuropea coherente de rutas~~ ☒ ~~, un espacio operativo integrado,~~ ☒ y ~~unos sistemas de gestión de red y de gestión del tránsito aéreo basados únicamente en consideraciones de seguridad, eficiencia y de tipo técnico~~ ☒ ~~e interoperabilidad~~ ☒ ~~en beneficio de todos los usuarios del espacio aéreo. Para alcanzar este objetivo, el presente Reglamento establece un marco regulatorio armonizado para la creación del cielo único europeo.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2 (adaptado)

2. El presente Reglamento ~~y las medidas contempladas en el artículo 3~~ se aplicarán sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo y de las necesidades de los Estados miembros en lo que respecta al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa, como establece el artículo ~~38~~ ~~43~~. El presente Reglamento ~~y las medidas contempladas en el artículo 3~~ no incluyen las operaciones y entrenamiento militares.

↓ 1070/2009 Art. 1.3 (adaptado)

3. El presente Reglamento ~~y las medidas contempladas en el artículo 3~~ se aplicarán sin perjuicio de los derechos y obligaciones de los Estados miembros que se derivan del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago»). En este contexto, ~~un objetivo adicional del presente Reglamento es~~ ☒ se propone ☒, en los ámbitos a los que se aplica, asistir a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, facilitando una base de interpretación común y una aplicación uniforme de sus

disposiciones, y garantizando que éstas se tienen debidamente en cuenta en el presente Reglamento y en las normas elaboradas para su aplicación.

↓ 550/2004

CAPÍTULO I **DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1

Objetivo y ámbito de aplicación

~~1. Dentro del ámbito del Reglamento marco, el presente Reglamento se refiere a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo. El objetivo del presente Reglamento es establecer requisitos comunes para una prestación segura y eficaz de servicios de navegación aérea en la Comunidad.~~

~~2. El presente Reglamento se aplicará a la prestación de servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en el ámbito del Reglamento marco y de conformidad con dicho Reglamento.~~

↓ 551/2004

CAPÍTULO I **ASPECTOS GENERALES**

Artículo 1

Objetivo y ámbito de aplicación

~~1. Dentro del ámbito de aplicación del Reglamento marco, el presente Reglamento se refiere a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo. El objetivo del presente Reglamento es apoyar el concepto de un espacio aéreo operativo cada vez más integrado en el marco de la política común de transportes y establecer los procedimientos comunes de configuración, planificación y gestión que garantizan el desarrollo eficaz y seguro de la gestión del tránsito aéreo.~~

~~2. La utilización del espacio aéreo afianzará el funcionamiento de los servicios de navegación aérea como un conjunto coherente y global de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo⁴⁰ (denominado en lo sucesivo Reglamento de prestación de servicios).~~

↓ 551/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

~~42.~~ Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, el presente Reglamento se aplicará al espacio aéreo incluido en las regiones EUR, ~~AFI~~ ⇒ y NAT ⇐ de la OACI en el que los Estados miembros son responsables de la prestación de los servicios de tránsito aéreo de conformidad con el ~~presente~~ ⇔ Reglamento de ~~prestación de servicios~~. Los Estados miembros también podrán aplicar el presente Reglamento al espacio aéreo bajo su responsabilidad en el ámbito de otras regiones de la OACI, a condición de que informen de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

↓ 551/2004

~~4. Las regiones de información de vuelo incluidas en el espacio aéreo en el que el presente Reglamento sea aplicable se publicarán en el Diario Oficial de la Unión Europea.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.1

~~54.~~ La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en lo que respecta al litigio de soberanía sobre el territorio en que está situado el aeropuerto.

⁴⁰ Véase la página 10 del presente Diario Oficial.

↓ 552/2004

~~Artículo 1~~

~~Objetivo y ámbito de aplicación~~

~~1. Dentro del ámbito del Reglamento marco, el presente Reglamento trata de la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo.~~

~~2. El presente Reglamento será aplicable a los sistemas, sus componentes y procedimientos asociados contemplados en el anexo I.~~

~~3. El presente Reglamento tiene por objeto lograr la interoperabilidad entre los diversos sistemas, componentes y procedimientos asociados de la red europea de gestión del tránsito aéreo, teniendo debidamente en cuenta las normas internacionales pertinentes. El presente Reglamento tiene también por objeto garantizar una rápida y coordinada introducción de nuevos conceptos de operación, acordados y validados, o tecnologías en la gestión del tránsito aéreo.~~

↓ 549/2004 (adaptado)

Artículo 2 **Definiciones**

A los efectos del presente Reglamento ~~y de las medidas mencionadas en el artículo 3~~, serán de aplicación las definiciones siguientes:

↓ 549/2004
⇒ nuevo

1. servicio de control del tránsito aéreo: un servicio suministrado con el fin de:
 - a) prevenir colisiones
 - entre aeronaves, y
 - en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos, y de
 - b) acelerar y mantener ordenado el movimiento del tránsito aéreo;
2. servicio de control de aeródromo: un servicio de control del tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo;
3. servicio de información aeronáutica: un servicio establecido en la zona de cobertura definida que tiene la responsabilidad de proveer la información y datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea;
4. servicios de navegación aérea: los servicios de tránsito aéreo, los servicios de comunicación, navegación y vigilancia, los servicios meteorológicos destinados a la navegación aérea y los servicios de información aeronáutica;
5. proveedores de servicios de navegación aérea: cualquier entidad pública o privada encargada de la prestación de servicios de navegación aérea para la circulación aérea general;
6. bloque de espacio aéreo: un espacio aéreo de dimensiones definidas, espacial y temporalmente, en el que se prestan servicios de navegación aérea;
7. gestión del espacio aéreo: ~~la función~~ ⇒ el servicio ⇐ de planificación con el objetivo principal de aprovechamiento máximo del espacio aéreo disponible mediante un sistema dinámico de reparto del tiempo y, en ocasiones, la segregación del espacio aéreo entre diversas categorías de usuarios del espacio aéreo, sobre la base de necesidades a corto plazo;

↓ 1070/2009 Art. 1.2.a)

8. usuarios del espacio aéreo: los operadores de aeronaves operadas como tránsito aéreo general;

↓ 549/2004

⇒ nuevo

9. gestión de afluencia del tránsito aéreo: ~~una función~~ ⇒ un servicio ⇐ establecido con el objetivo de contribuir a un flujo seguro, ordenado y rápido del tránsito aéreo, asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad del control del tránsito aéreo, y que el volumen del tránsito aéreo es compatible con las capacidades declaradas por los correspondientes proveedores de servicios de tránsito aéreo;

↓ 1070/2009 Art. 1.2.b)

⇒ nuevo

10. gestión del tránsito aéreo (GTA): la agrupación de ~~las funciones~~ ⇒ los servicios ⇐ embarcados y de tierra (servicios de tránsito aéreo, gestión del espacio aéreo y gestión de afluencia del tránsito aéreo) necesarias para garantizar un movimiento seguro y eficaz de las aeronaves en todas las fases de la operación;

↓ 549/2004

11. servicios de tránsito aéreo: todos los servicios de información de vuelo, de alerta, de asesoramiento de tránsito aéreo y de control del tránsito aéreo (servicios de control de zona, servicios de control de aproximación y servicios de control de aeródromo);

12. servicio de control de área: un servicio de control del tránsito aéreo de los vuelos controlados en un bloque de espacio aéreo;

13. servicio de control de aproximación: un servicio de control del tránsito aéreo para las llegadas y salidas de vuelos controlados;

↓ 1070/2009 Art. 1.2.c)

~~1413 bis~~. Plan Maestro ATM: el plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo⁴¹, de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR)⁴²;

↓ nuevo

15. situación de crisis en la aviación: circunstancias en las que la capacidad del espacio aéreo se reduce de forma anormal como resultado de condiciones climáticas adversas o de la indisponibilidad de secciones importantes de espacio aéreo, bien por razones naturales o políticas;

↓ 549/2004

~~1614~~. conjunto de servicios: dos o más servicios de navegación aérea;

↓ 1070/2009 Art. 1.2.d)

~~1715~~. certificado: el documento expedido por una autoridad nacional de supervisión, en la forma que disponga su legislación nacional, que certifica la idoneidad de un proveedor de servicios de navegación aérea para prestar un servicio determinado;

⁴¹ DO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

⁴² DO L 64 de 2.3.2007, p. 1.

↓ 549/2004

~~1816.~~ servicios de comunicación: los servicios aeronáuticos fijos y móviles destinados a permitir las comunicaciones tierra-tierra, aire-tierra y aire-aire con fines de control del tránsito aéreo;

~~17. red europea de gestión del tránsito aéreo: el conjunto de los sistemas enumerados en el Anexo I del Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad)⁴³ que permiten prestar servicios de navegación aérea en la Comunidad, incluidas las interfaces en las fronteras con terceros países;~~

~~18. concepto de operación: los criterios de uso operativo de la red europea de gestión del tránsito aéreo, o de una parte de la misma;~~

19. componentes: los objetos tangibles (como soportes físicos informáticos) e intangibles (como los programas informáticos) de los que depende la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo;

↓ nuevo

20. declaración: a efectos de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea, toda declaración por escrito:

- acerca de la conformidad o la idoneidad para el uso de sistemas y componentes proporcionados por una organización dedicada al diseño, la producción y el mantenimiento de sistemas y componentes de la gestión del tránsito aéreo o los servicios de navegación aérea;
- acerca del cumplimiento de los requisitos que debe cumplir un servicio o sistema para entrar en funcionamiento, realizada por un proveedor de servicios;
- acerca de la capacidad y los medios necesarios para el cumplimiento de las obligaciones asociadas a determinados servicios de información de vuelo;

↓ 549/2004 (adaptado)

~~20. Eurocontrol: la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea creada por el Convenio internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea, de 13 de diciembre de 1960⁴⁴;~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2.f) (adaptado)

~~2122.~~ utilización flexible del espacio aéreo: el concepto de gestión del espacio aéreo aplicado en la zona de la Conferencia Europea de Aviación Civil, de acuerdo con el Manual de gestión del espacio aéreo para la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo publicado por ☒ la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea ☒ (Eurocontrol) ☒⁴⁵ ☒ ;

↓ 549/2004

~~23. región de información de vuelo: un espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se proporcionan los servicios de información de vuelo y alerta;~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2.g)

~~2223 bis.~~ servicio de información de vuelo: servicio consistente en dar asesoramiento e información que resulten útiles para la operación de vuelos de manera segura y eficiente;

⁴³ Véase la página 33 del presente Diario Oficial.

⁴⁴ Convenio modificado por el Protocolo de 12 de febrero de 1981 y revisado por el Protocolo de 27 de junio de 1997.

⁴⁵ ☒ Eurocontrol se constituyó por el Convenio Internacional de 13 de diciembre de 1960 de cooperación para la seguridad de la navegación aérea, modificado por el Protocolo de 12 de febrero de 1981 y revisado por el Protocolo de 27 de junio de 1997. ☒

~~2323 ter~~). servicio de alerta: servicio consistente en notificar a las organizaciones pertinentes información relacionada con un avión que requiera un servicio de búsqueda y salvamento, así como en asistir a dichas organizaciones cuando proceda;

↓ 549/2004

~~24. nivel de vuelo: una superficie de presión atmosférica constante relacionada con la presión de referencia específica de 1013,2 hectopascales (hPa) y separada de otras superficies análogas por intervalos de presión específicos;~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2.h)

~~2425~~. bloque funcional de espacio aéreo: un bloque de espacio aéreo basado en exigencias operativas y establecido con independencia de las fronteras existentes, donde la prestación de servicios de navegación aérea y las funciones conexas estén basadas en exigencias de rendimiento y optimizadas con vistas a introducir, en cada bloque funcional de espacio aéreo, una cooperación reforzada entre proveedores de servicios de navegación aérea o, cuando proceda, un proveedor integrado;

↓ 549/2004 (adaptado)

~~2526~~. tránsito aéreo general: el conjunto de movimientos de las aeronaves civiles, así como el conjunto de movimientos de las aeronaves de Estado (incluidas las aeronaves militares, de aduana y de policía), cuando dichos movimientos se realicen de conformidad con los procedimientos ~~de~~ de la Organización de Aviación Civil Internacional, instituida por el Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional ~~de la OACI~~;

~~27. OACI: la Organización de Aviación Civil Internacional creada en virtud del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional;~~

~~2628~~. interoperabilidad: un conjunto de propiedades funcionales, técnicas y operativas que deben cumplir los sistemas y componentes de la red europea de gestión del tránsito aéreo y los procedimientos para el funcionamiento de ésta, con el fin de garantizar su funcionamiento seguro, eficiente y continuo. La interoperabilidad se consigue haciendo que los sistemas y componentes cumplan los requisitos esenciales;

~~2729~~. servicios meteorológicos: las instalaciones y servicios que proporcionan a las aeronaves pronósticos, informes y observaciones meteorológicos, así como cualquier otra información y datos meteorológicos facilitados por los Estados para uso aeronáutico;

~~2830~~. servicios de navegación: las instalaciones y servicios que suministran a las aeronaves información sobre posicionamiento en el espacio o en el tiempo;

~~2931~~. datos operativos: la información relativa a todas las fases de vuelo necesaria para que los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de aeropuertos y otros agentes interesados tomen decisiones operativas;

~~32. procedimiento: en el sentido del Reglamento interoperabilidad: un método normalizado para la utilización técnica u operativa de sistemas, en el contexto de conceptos de funcionamiento acordados y validados que requieran una aplicación uniforme en toda la red europea de gestión del tránsito aéreo;~~

~~3033~~. puesta en servicio: el primer uso operativo de un sistema después de su instalación inicial o de su mejora;

~~3134~~. red de rutas: la red de rutas especificadas que canaliza el flujo del tránsito aéreo general en la medida necesaria para prestar los servicios de control del tránsito aéreo;

~~35. encaminamiento: el itinerario escogido que debe seguir una aeronave durante su operación;~~

~~36. funcionamiento continuo: el funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo de manera que, desde la perspectiva del usuario, funcione como si fuera un sistema único;~~

↓ 549/2004

~~3238~~. servicios de vigilancia: las instalaciones y servicios utilizados para determinar las posiciones respectivas de las aeronaves con el fin de establecer una separación segura;

~~3339~~. sistema: engloba los componentes de tierra y los embarcados, así como los equipos espaciales, que prestan apoyo a los servicios de navegación aérea en todas las fases de vuelo;

~~3440~~. mejora: cualquier modificación que altere las características operativas de un sistema.

↓ 1070/2009 Art. 1.2.j)

~~3541~~. servicios transfronterizos: cualquier situación en la que los servicios de navegación aérea sean prestados en un Estado miembro por un proveedor de servicios certificado en otro Estado miembro; ~~;~~

↓ nuevo

36. autoridad nacional de supervisión: el organismo u organismos nacionales a los que un Estado miembro ha confiado las tareas de supervisión contempladas en el presente Reglamento y las autoridades nacionales competentes encargadas de los cometidos a que se refiere el artículo 8 *ter* del Reglamento (CE) n° 216/2008;

37. servicios de apoyo: los servicios de navegación aérea distintos de los servicios de gestión del tránsito aéreo, así como otros servicios y actividades que respalden o tengan relación con la prestación de servicios de navegación aérea;

38. objetivos de rendimiento a nivel local: objetivos de rendimiento fijados por los Estados miembros a nivel local, a saber, para los bloques funcionales de espacio aéreo, el nivel nacional, las zonas de tarificación y los aeropuertos.

↓ 549/2004

~~Artículo 3~~

~~Ámbitos de intervención de la Comunidad~~

~~1. El presente Reglamento establece un marco regulador armonizado para la creación del cielo único europeo en conjunción con:~~

~~a) el Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) ⁴⁶;~~

~~b) el Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) ⁴⁷;~~

~~c) el Reglamento (CE) n° 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad) ⁴⁸;~~

~~así como con las medidas de ejecución que apruebe la Comisión sobre la base del presente Reglamento y de los Reglamentos contenidos en los mencionados actos.~~

~~2. Las medidas contempladas en el apartado 1 se aplicarán con arreglo a las disposiciones del presente Reglamento.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.3 (adaptado)

⇒ nuevo

CAPÍTULO II

⊗ AUTORIDADES NACIONALES ⊗

~~Artículo 34~~

Autoridades nacionales de supervisión

1. Los Estados miembros designarán o crearán, conjunta o individualmente, uno o varios órganos que actuarán en calidad de autoridad nacional de supervisión y asumirán las funciones que les atribuyan el presente Reglamento ~~y las medidas a que se refiere el artículo 3.~~

2. Las autoridades nacionales de supervisión serán ⇒ entidades jurídicamente distintas e ⇨ independientes ⇒ en lo relativo, en particular, a la organización, la jerarquía y la toma de decisiones, ⇨ de los proveedores de servicios de

⁴⁶ Véase la página 20 del presente Diario Oficial.

⁴⁷ Véase la página 10 del presente Diario Oficial.

⁴⁸ Véase la página 26 del presente Diario Oficial.

navegación aérea ⇒ o de cualquier entidad privada o pública con intereses en las actividades de tales proveedores ⇐. ~~Esta independencia se conseguirá mediante la adecuada separación, al menos en el plano funcional, entre las autoridades nacionales de supervisión y dichos proveedores.~~

↓ nuevo

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, las autoridades nacionales de supervisión podrán asociarse desde el punto de vista organizativo con otros organismos reguladores o autoridades encargadas de la seguridad.

4. Las autoridades nacionales de supervisión que, en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, no sean jurídicamente independientes de los proveedores de servicios de navegación aérea o de cualquier entidad privada o pública con intereses en las actividades de tales proveedores, según lo dispuesto en el apartado 2, deberán cumplir este requisito a más tardar el 1 de enero de 2020.

↓ 1070/2009 Art. 1.3

⇒ nuevo

~~5. Las autoridades nacionales de supervisión ejercerán sus competencias de manera imparcial, independiente y transparente. Esto se conseguirá aplicando mecanismos de gestión y control adecuados, incluso en el seno de la administración de los Estados miembros. No obstante, esta situación no impedirá que las autoridades nacionales de supervisión desempeñen sus tareas con arreglo a las normas de organización de las autoridades nacionales de aviación civil o de cualquier otro órgano público.~~ ⇒ En particular, la organización, la contratación de personal, la gestión y la financiación les permitirán ejercer sus competencias de dicha manera ⇐

↓ nuevo

6. El personal de las autoridades nacionales de supervisión:

a) será contratado con arreglo a normas claras y transparentes que garanticen su independencia; las personas encargadas de adoptar decisiones estratégicas serán designadas por el Consejo de Ministros u otra autoridad pública que no controle directamente ni reciba beneficio alguno de los proveedores de servicios de navegación aérea;

b) será seleccionado con arreglo a un procedimiento transparente y sobre la base de sus cualificaciones específicas, tales como competencias y experiencia adecuadas en ámbitos como, por ejemplo, la auditoría de los servicios y sistemas de navegación aérea;

c) actuará con independencia, en particular, de los intereses de los proveedores de servicios de navegación aérea y, en el desempeño de sus funciones como autoridad nacional de supervisión, no procurarán ni atenderán a instrucciones de ningún gobierno o entidad pública o privada;

d) las personas encargadas de adoptar decisiones estratégicas deberán hacer una declaración anual de compromiso y de intereses, señalando en ella cualquier interés directo o indirecto que pudiera considerarse perjudicial para su independencia y que pudiera influir en el desempeño de sus funciones; y

e) las personas encargadas de adoptar decisiones estratégicas, realizar auditorías o desempeñar otras funciones directamente relacionadas con la supervisión de los objetivos de rendimiento de los proveedores de servicios de navegación aérea, no deberán ocupar, una vez terminado su mandato como autoridad nacional de supervisión, cargos o responsabilidades en ningún servicio de navegación aérea durante un periodo de al menos un año.

↓ 1070/2009 Art. 1.3

⇒ nuevo

~~7. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales de supervisión dispongan de los recursos y capacidades necesarios para llevar a cabo de manera eficiente y oportuna las tareas que les asigna el presente Reglamento. Las autoridades nacionales de supervisión tendrán plenos poderes respecto a la contratación y gestión de su personal, sobre la base de los créditos propios que constituyan a partir, por ejemplo, de las tasas de ruta, que se fijarán proporcionalmente a las tareas que desempeñe la autoridad según lo establecido en el artículo 4.~~ ⇐

~~8. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y direcciones de las autoridades nacionales de supervisión, así como cualquier cambio a este respecto, y las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento del presente artículo de los apartados 2, 3 y 4.~~ ⇒

↓ nuevo

9. La Comisión establecerá regulará de forma pormenorizada los procedimientos de selección y contratación a efectos de lo dispuesto en el apartado 6, letras a) y b). Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adaptado)

Artículo 42

Funciones de las autoridades nacionales de supervisión

1. Las autoridades nacionales de supervisión a las que se refiere el artículo 34 del Reglamento marco ☒ se encargarán, en particular, de las siguientes tareas: ☒

a) ~~garantizarán~~ ☒ garantizarán ☒ la adecuada supervisión de la aplicación del presente Reglamento, en particular por lo que respecta a la actividad segura y eficiente de los proveedores de servicios de navegación aérea que prestan servicios en relación al espacio aéreo que se halla bajo responsabilidad del Estado miembro que designó o creó la autoridad correspondiente;

↓ nuevo

b) expedirán certificados para los proveedores de servicios de navegación aérea de conformidad con el artículo 8 *ter* del Reglamento (CE) n° 216/2008 y supervisarán el cumplimiento de las condiciones aplicables a tal expedición;

b) expedirán licencias, certificados, habilitaciones y credenciales y certificados para los controladores de tránsito aéreo de conformidad con el artículo 8 *quater* del Reglamento (CE) n° 216/2008 y supervisarán el cumplimiento de las condiciones aplicables a tal expedición;

d) elaborarán planes de rendimiento y controlarán su aplicación de conformidad con el artículo 11;

e) supervisarán la aplicación del sistema de tarificación de conformidad con los artículos 12 y 13;

f) aprobarán las condiciones de acceso a los datos operativos de conformidad con el artículo 22; y

g) supervisarán las declaraciones y la puesta en servicio de los sistemas.

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adaptado)

⇒ nuevo

2. ~~Con este fin, e~~Cada autoridad nacional de supervisión organizará las inspecciones y los estudios adecuados con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento, ~~incluidos los requisitos en materia de recursos humanos, para la prestación de servicios de navegación aérea~~. El proveedor de servicios de navegación aérea de que se trate facilitará dicha tarea.

↓ nuevo

Artículo 5

Cooperación entre autoridades nacionales de supervisión

1. Las autoridades nacionales de supervisión intercambiarán información sobre su trabajo y sobre los principios, prácticas y procedimientos de toma de decisiones, así como sobre la aplicación del Derecho de la Unión. Cooperarán a efectos de la coordinación de la toma de decisiones en toda la Unión. Las autoridades nacionales de supervisión participarán y trabajarán conjuntamente en una red que celebrará encuentros a intervalos regulares. La Comisión y la Agencia de la Unión Europea para la Aviación (denominada en lo sucesivo «EAA») serán miembros de esa red y la coordinarán, respaldarán y asesorarán, según proceda. La Comisión y la EAA facilitarán la cooperación activa entre las autoridades nacionales de supervisión, así como el intercambio y utilización de sus respectivas plantillas de personal, sobre la base de una reserva de expertos constituida por la EAA de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17, apartado 2, letra f), del Reglamento (CE) n° 216/2008.

Sin perjuicio de las disposiciones en materia de protección de datos del artículo 22 del presente Reglamento y del Reglamento (CE) n° 45/2001, la Comisión respaldará el intercambio entre los miembros de la red de la información a que se refieren los párrafos primero y segundo del presente apartado, posiblemente por medios electrónicos, sin dejar de respetar la confidencialidad de los secretos comerciales de los proveedores de servicios de navegación aérea.

2. Las autoridades nacionales de supervisión cooperarán estrechamente, por ejemplo mediante acuerdos de trabajo, con fines de asistencia mutua en sus tareas de supervisión y tratamiento de estudios e investigaciones.

↓ 1070/2009 Art. 2.1

⇒ nuevo

3. Por lo que respecta a los bloques funcionales de espacio aéreo que se extienden por el espacio aéreo bajo responsabilidad de más de un Estado miembro, los Estados miembros implicados celebrarán un acuerdo sobre la supervisión establecida en el presente artículo respecto de los proveedores de servicios de navegación aérea que presten servicios relativos a dichos bloques. ⇒ Las autoridades nacionales de supervisión en cuestión establecerán un plan que determine las distintas formas de cooperación a efectos de poner en práctica el citado acuerdo. ⇐

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adaptado)

4. Las autoridades nacionales de supervisión cooperarán estrechamente a fin de garantizar una supervisión adecuada de los proveedores de servicios de navegación aérea que estén en posesión de un certificado válido de un Estado miembro y que también presten servicios respecto de un espacio aéreo que se halla bajo responsabilidad de otro Estado miembro. Esa cooperación incluirá acuerdos sobre el tratamiento de los casos en los que no se cumplan ☒ el presente Reglamento o ☒ los requisitos comunes aplicables ~~establecidos~~ ☒ adoptados de acuerdo con ☒ ~~en el artículo~~ ☒ 8 *ter*, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 216/2008 ☒ ~~o las condiciones aplicables establecidas en el anexo II.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adaptado)

⇒ nuevo

5. En el caso de la prestación ~~transfronteriza~~ de servicios de navegación aérea ⇒ en un espacio aéreo que se halla bajo la responsabilidad de otro Estado miembro ⇐, ~~dichos~~ ☒ los ☒ acuerdos ⇒ contemplados en los apartados 2 y 4 ⇐ incluirán un acuerdo sobre el reconocimiento mutuo de las tareas de supervisión contempladas en el artículo 4, ~~los~~ apartados 1 y 2 y los resultados de las mismas. El reconocimiento mutuo se aplicará igualmente cuando las autoridades nacionales de supervisión celebren acuerdos de reconocimiento para los procesos de certificación de los proveedores de servicios.

6. Cuando la legislación nacional lo permita y con miras a favorecer la cooperación regional, las autoridades nacionales de supervisión podrán celebrar asimismo acuerdos relativos al reparto de las responsabilidades de las tareas de supervisión.

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adaptado)

Artículo 6~~2~~ **Entidades cualificadas**

1. Las autoridades nacionales de supervisión podrán decidir la delegación total o parcial de las inspecciones y estudios mencionados en el artículo ~~42~~, apartado 2, en entidades cualificadas que cumplan los requisitos establecidos en el anexo I.

2. La delegación otorgada por una autoridad nacional de supervisión será válida en la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒ por un período renovable de tres años. Las autoridades nacionales de supervisión podrán encomendar a cualquiera de las entidades cualificadas ubicadas en la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒ las tareas de inspección y supervisión.

↓ 552/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo 8 **Organismos notificados**

~~4.3~~ Los Estados miembros notificarán a la Comisión ⇒, a la EAA ⇐ y a los demás Estados miembros ~~los organismos~~ ☒ las entidades cualificadas a las que han delegado los cometidos a que hace referencia el apartado 1 ☒ ~~que hayan designado para el ejercicio de los cometidos relacionados con la evaluación de la conformidad o de idoneidad para el uso a que se refiere el artículo 5, y/o la verificación a que se refiere el artículo 6,~~ indicando el ámbito de responsabilidad de cada ~~organismo~~ ☒ entidad ☒ y sus números de identificación ☒, así como cualquier cambio al respecto ☒ ~~obtenidos de la Comisión~~. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* la lista de

~~organismos~~ ☒ entidades cualificadas ☒ , sus números de identificación y ámbitos de responsabilidad, y mantendrá la lista actualizada.

~~2. Los Estados miembros aplicarán los criterios previstos en el anexo V para la evaluación de los organismos que deberán notificarse. Se considerará que cumplen dichos criterios los organismos que cumplan los criterios de evaluación previstos en las normas europeas aplicables.~~

~~34.~~ Los Estados miembros retirarán la ☒ delegación ☒ ~~acreditación a un organismo notificado~~ ☒ a las entidades cualificadas ☒ que ~~haya~~ hubieran dejado de cumplir los ☒ requisitos ☒ ~~criterios~~ que figuran en el anexo ~~IV~~. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión ☒ , a la EAA ☒ y a los demás Estados miembros.

~~4. Sin perjuicio de los requisitos a que se refieren los apartados 1, 2 y 3, los Estados miembros podrán decidir designar como organismos notificados a los organismos notificados con arreglo al artículo 5 del Reglamento de prestación de servicios.~~

↓ nuevo

5. Los organismos designados como organismos notificados antes de la entrada en vigor del presente Reglamento de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (CE) n° 552/2004 serán considerados entidades cualificadas a efectos de lo dispuesto en el presente artículo.

↓ 1070/2009 Art. 1.5

⇒ nuevo

Artículo ~~740~~

Consulta a las partes interesadas

1. ☒ las autoridades nacionales de supervisión ☒ ~~Los Estados miembros~~, de conformidad con su legislación nacional, establecerán mecanismos de consulta para la participación adecuada de las partes interesadas, incluidos los órganos de representación de colectivos profesionales, ☒ a efectos del ejercicio de sus tareas, de cara a la consecución ☒ ~~en la puesta en marcha~~ del ~~Cielo Único Europeo~~.

↓ nuevo

2. Las partes interesadas pueden incluir a:

- los proveedores de servicios de navegación aérea,
- los operadores de aeropuertos,
- los usuarios del espacio aéreo o grupos pertinentes que representen a los usuarios del espacio aéreo,
- las autoridades militares,
- la industria de fabricación,
- las organizaciones profesionales que representen al personal.

↓ 550/2004 (adaptado)

CAPÍTULO III ~~NORMAS PARA LA~~ PRESTACIÓN DE SERVICIOS

↓ 550/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo ~~6~~

Requisitos comunes

~~Se establecerán requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento marco. Los requisitos comunes incluirán los siguientes aspectos:~~

~~competencia e idoneidad técnica y operativa;~~
~~sistemas y procesos de gestión de la seguridad y la calidad;~~
~~sistemas de notificación;~~
~~calidad del servicio;~~
~~solvencia financiera;~~
~~responsabilidad y cobertura de seguros;~~
~~propiedad y estructura organizativa, incluida la prevención de conflictos de intereses;~~
~~recursos humanos, incluidas plantillas adecuadas;~~
~~seguridad.~~

Artículo 87

Certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea

1. La prestación de todos los servicios de navegación aérea en la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☐ estará sujeta a la certificación por ☒ las autoridades nacionales de supervisión o por la EAA, o a la declaración efectuada a las mismas, de conformidad con el artículo 8 *ter* del Reglamento (CE) nº 216/2008, ☐ ~~los Estados miembros.~~

↓ 550/2004

~~2. Las solicitudes de certificación se dirigirán a la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro en que el solicitante tenga su principal lugar de actividad y, en su caso, su sede.~~

↓ nuevo

2. El proceso de certificación garantizará también que los solicitantes puedan demostrar una solvencia financiera suficiente y hayan obtenido una cobertura de responsabilidad y de seguro, cuando no responda de ella el Estado miembro considerado.

↓ 550/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

~~3. Las autoridades nacionales de supervisión expedirán certificados a los proveedores de servicios de navegación aérea si éstos cumplen los requisitos comunes que se contemplan en el artículo 6. Los certificados podrán concederse por separado para cada tipo de servicio de navegación aérea definido en el artículo 2 del Reglamento marco o para un conjunto de dichos servicios, inclusive cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo, independientemente de su situación jurídica, opera y mantiene sus propios sistemas de comunicación, navegación y vigilancia. Se supervisarán periódicamente los certificados.~~

~~43. ⇒ El certificado garantizará un ☐ Los certificados especificarán los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea, incluido el acceso no discriminatorio a los servicios por parte de los usuarios del espacio aéreo, con especial atención a la seguridad. La certificación únicamente podrá estar ☒ estará ☐ sujeta a las condiciones establecidas en el anexo II. Dichas condiciones estarán objetivamente justificadas y serán no discriminatorias, proporcionadas y transparentes.~~

~~5. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán permitir la prestación de servicios de navegación aérea sin certificación en todo o en parte del espacio aéreo bajo su responsabilidad en aquellos casos en que el proveedor de esos servicios los ofrezca principalmente para el movimiento de aeronaves distinto del tránsito aéreo general. En tal caso, el Estado miembro de que se trate informará a la Comisión y a los demás Estados miembros de su decisión y de las medidas adoptadas para garantizar el máximo cumplimiento de los requisitos comunes.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.3 (adaptado)

⇒ nuevo

~~46. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 8 y 9, La concesión de certificados otorga a los proveedores de servicios de navegación aérea la posibilidad de ofrecer sus servicios a los Estados miembros, a otros proveedores de servicios de navegación aérea, a usuarios del espacio aéreo y a aeropuertos dentro de la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☐.~~

⇒ Por lo que se refiere a los servicios de apoyo, esta posibilidad estará supeditada al cumplimiento del artículo 10, apartado 2. ⇐

~~7. Las autoridades nacionales de supervisión supervisarán el cumplimiento de los requisitos comunes y de las condiciones vinculadas a los certificados. Los detalles de la supervisión se incluirán en los informes anuales que deberán presentar los Estados miembros de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento marco. Cuando una autoridad nacional de supervisión compruebe que el titular de un certificado ha dejado de satisfacer dichos requisitos y condiciones, adoptará las medidas necesarias asegurando al mismo tiempo la continuidad de los servicios, siempre que ello no comprometa la seguridad. Dichas medidas podrán incluir la retirada del certificado.~~

↓ 550/2004

~~8. Cualquier Estado miembro reconocerá todo certificado concedido en otro Estado miembro de conformidad con el presente artículo.~~

~~9. En circunstancias excepcionales, los Estados miembros podrán aplazar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo hasta seis meses después de la fecha contemplada en el apartado 2 del artículo 19. Los Estados miembros notificarán a la Comisión dichos aplazamientos y los motivarán.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.4 (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 98

Designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo

1. Los Estados miembros garantizarán la prestación de servicios de tránsito aéreo en régimen de exclusividad dentro de bloques específicos de espacio aéreo, respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo su responsabilidad. Para ello, los Estados miembros designarán un proveedor de servicios de tránsito aéreo que esté en posesión de un certificado ⇐ o declaración ⇐ válidos en la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒.

2. Por lo que se refiere a la prestación de servicios transfronterizos, los Estados miembros velarán por que el cumplimiento del presente artículo y del artículo 18 ~~10~~, apartado 3, no se vea obstaculizado por su sistema jurídico nacional al exigirse que los proveedores de servicios de tránsito aéreo que presten sus servicios en el espacio aéreo que está bajo la responsabilidad de dicho Estado miembro ⇐ cumplan una de las condiciones siguientes: ⇐

- a) sean propiedad, directamente o a través de una participación mayoritaria, de dicho Estado miembro o de sus ciudadanos;
- b) tengan su principal lugar de actividad o su sede en el territorio de dicho Estado miembro, ☉
- c) usen exclusivamente instalaciones en dicho Estado miembro.

3. Los Estados miembros definirán los derechos y las obligaciones de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados. Estas obligaciones podrán incluir las condiciones de puesta a disposición a tiempo de la información pertinente necesaria para identificar todos los movimientos de aeronaves en el espacio aéreo bajo su responsabilidad.

↓ 1070/2009 Art. 2.4
⇒ nuevo

4. Los Estados miembros podrán elegir discrecionalmente un proveedor de servicios de tránsito aéreo, siempre que este último ~~cumpla los requisitos y las condiciones enunciados en los artículos 6 y 7~~ ⇐ disponga de la certificación o declaración contempladas en el Reglamento (CE) nº 216/2008 ⇐.

↓ 1070/2009 Art. 2.4

5. Por lo que respecta a los bloques funcionales de espacio aéreo establecidos de conformidad con el artículo 16 ~~9 bis~~ que se extienden por el espacio aéreo que se halla bajo la responsabilidad de más de un Estado miembro, los Estados miembros implicados designarán conjuntamente, de conformidad con el apartado 1 del presente artículo, uno o varios proveedores de servicios de tránsito aéreo al menos un mes antes del establecimiento del bloque de espacio aéreo.

6. Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda decisión adoptada en el marco del presente artículo en relación la designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo respecto del espacio aéreo que se halla bajo su responsabilidad.

↓ nuevo

Artículo 10

Prestación de servicios de apoyo

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que, de acuerdo con el presente artículo, los proveedores de servicios de apoyo puedan competir en la Unión a efectos de la prestación de tales servicios, en condiciones equitativas, transparentes y no discriminatorias.

La obligación impuesta por el presente artículo deberá cumplirse a más tardar el 1 de enero de 2020.

2. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que la prestación de servicios de tránsito aéreo sea independiente de la prestación de servicios de apoyo. Esta separación implicará la obligación de que los servicios de tránsito aéreo y los servicios de apoyo sean prestados por empresas diferentes.

3. Al elegir el proveedor de los servicios de apoyo, la entidad de contratación tendrá en cuenta, en particular, la eficiencia en el coste y la calidad global y la seguridad de los servicios.

4. Los proveedores de servicios de apoyo sólo podrán ser elegidos para la prestación de servicios en el espacio aéreo de un Estado miembro si:

a) están debidamente certificados de conformidad con el artículo 8 *ter* del Reglamento (CE) nº 216/2008;

b) su principal centro de actividades está situado en el territorio de un Estado miembro;

c) más del 50 % de la propiedad del proveedor de servicios, así como su control efectivo (ya sea directo o indirecto, a través de una o varias empresas interpuestas), está en manos de los Estados miembros o sus nacionales, salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Unión sea parte; y

d) cumplen los requisitos nacionales de seguridad y defensa.

5. Los servicios de apoyo ligados a las operaciones de la Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo podrá prestarlos de forma centralizada el Gestor de la Red, para lo que añadirá dichos servicios a los contemplados en el artículo 17, apartado 2, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 17, apartado 3. También podrán prestarlos con carácter exclusivo un proveedor de servicios de navegación aérea o agrupaciones de tales proveedores, en particular los vinculados a la puesta a disposición de infraestructuras de gestión del tránsito aéreo. La Comisión determinará de forma imparcial y rentable los métodos de selección de los proveedores o agrupaciones de proveedores basándose en sus aptitudes y su capacidad profesional para prestar servicios, y realizará una evaluación global de los costes y beneficios que comportará la prestación centralizada de los servicios de apoyo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3. La Comisión designará tales proveedores o agrupaciones de proveedores con arreglo a dichos actos de ejecución.

↓ 550/2004

Artículo 9

Designación de proveedores de servicios meteorológicos

~~1. Los Estados miembros podrán designar a un proveedor de servicios meteorológicos para suministrar la totalidad o parte de los datos meteorológicos en régimen de exclusividad en todo o en parte del espacio aéreo que se halla bajo su responsabilidad, teniendo en cuenta criterios de seguridad.~~

~~2. Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda decisión adoptada en el marco del presente artículo en relación con la designación de un proveedor de servicios meteorológicos.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo 11

Sistema de evaluación del rendimiento

1. Para mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y ~~⇒ los servicios~~ ~~⇐ las funciones~~ de red en el ~~Cielo Único Europeo~~, se establecerá un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y ~~⇒ los servicios~~ ~~⇐ las funciones~~ de red. El sistema incluirá: a) objetivos de rendimiento a escala ~~de~~ de la Unión ~~⇐ comunitaria~~ ~~⇒~~ y objetivos asociados a nivel local ~~⇐~~ en los ámbitos de rendimiento clave de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad;

b) planes nacionales o planes para bloques funcionales de espacio aéreo, incluidos objetivos de rendimiento, para garantizar ~~⇒ el cumplimiento de~~ ~~⇐ la coherencia con~~ los objetivos de rendimiento a escala ~~de~~ de la Unión ~~⇐ comunitaria~~ ~~⇒~~ o con objetivos asociados a nivel local ~~⇐~~, y

c) revisión periódica, seguimiento y evaluación comparativa del rendimiento de los servicios de navegación aérea y ~~⇒ los servicios~~ ~~⇐ las funciones~~ de red.

2. ~~De conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, La Comisión~~ ~~⇒ designará un~~ ~~⇐ podrá designar a Eurocontrol o a otro~~ ~~órgano~~ ~~⇒ independiente,~~ ~~⇐ imparcial y competente para que actúe como «organismo de evaluación del rendimiento».~~ La función del organismo de evaluación del rendimiento será asistir a la Comisión, en coordinación con las autoridades nacionales de supervisión, y a dichas autoridades, previa solicitud, en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento contemplado en el apartado 1. ~~⇒ La asistencia técnica al organismo de evaluación del rendimiento podrá correr a cargo de la EAA, Eurocontrol u otra entidad competente.~~ ~~⇐ La Comisión se asegurará de que el organismo de evaluación del rendimiento actúa de forma independiente cuando realice las tareas que le haya encomendado la Comisión.~~

3. ~~a) La Comisión adoptará objetivos de rendimiento a escala comunitaria para la red de gestión del tránsito aéreo de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, después de tener en cuenta las opiniones correspondientes de las autoridades nacionales de supervisión a escala nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo.~~

~~b)~~ Los planes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo mencionados en el apartado 1, letra b), serán elaborados por las autoridades nacionales de supervisión y adoptados por los Estados miembros. Dichos planes incluirán objetivos vinculantes a escala ~~⇒ local~~ ~~⇐ nacional o de bloque funcional de espacio aéreo~~ y un sistema de incentivos adecuado adoptado por los Estados miembros. Los planes se elaborarán en consulta con los proveedores de servicios de navegación aérea, los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, cuando proceda, los operadores y los coordinadores de los aeropuertos.

~~4.e)~~ La Comisión evaluará ~~⇒~~, en cooperación con el organismo de evaluación del rendimiento, el cumplimiento ~~⇐ la coherencia~~ de los ~~⇒~~ planes ~~⇐ objetivos nacionales o objetivos~~ establecidos a escala de bloque funcional de espacio aéreo ~~⇒~~ y de los objetivos locales ~~⇐~~ con los objetivos de rendimiento a escala ~~de~~ de la Unión ~~⇐ comunitaria~~ ~~valiéndose de los criterios de evaluación previstos en el apartado 6, letra d).~~

En caso de que la Comisión constate que ~~⇒ los planes nacionales o establecidos a escala de bloque funcional de espacio aéreo o los objetivos locales~~ ~~⇐ uno o más de los objetivos nacionales o de los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo~~ no cumplen los ~~⇒~~ objetivos a escala de la Unión ~~⇐ criterios de evaluación,~~ podrá decidir, con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2, ~~⇒~~ exigir que los Estados miembros concernedos tomen las medidas correctoras necesarias. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 27, apartado 2. ~~⇐ emitir una recomendación para que las autoridades nacionales de supervisión pertinentes propongan objetivos de rendimiento revisados. Dichos Estados miembros adoptarán los objetivos de rendimiento revisados y las medidas pertinentes que serán notificados a la Comisión a su debido tiempo.~~

~~Cuando la Comisión constate que los objetivos de rendimiento revisados y las medidas pertinentes no son adecuados, podrá decidir, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, que los Estados miembros de que se trate tomen medidas correctoras.~~

~~De no ser así, la Comisión podrá decidir, con ayuda de las pruebas justificativas pertinentes, revisar los objetivos de rendimiento de conformidad con el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5, apartado 2.~~

~~5.d)~~ El período de referencia para el sistema de evaluación del rendimiento ~~contemplado en el apartado 1~~ cubrirá un mínimo de tres años y un máximo de cinco. Durante este periodo, y en caso de que no se cumplan los objetivos ~~⇒ locales~~ ~~⇐ nacionales o los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo~~, los Estados miembros ~~⇒ concernedos~~ ~~⇐ o las autoridades nacionales de supervisión~~ aplicarán ~~las~~ medidas

⇒ destinadas a rectificar la situación ⇐ ~~apropiadas que hayan fijado~~. ⇒ Si la Comisión considerara que tales medidas no son suficientes para rectificar la situación, podrá exigir que el Estado miembro concernido tome las medidas correctoras o imponga las sanciones necesarias. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 27, apartado 2. ⇐ ~~El primer período de referencia abarcará los tres primeros años después de la adopción de las medidas de ejecución previstas en el apartado 6.~~

6.e) La Comisión llevará a cabo evaluaciones periódicas de los resultados de los objetivos de rendimiento y ~~presentará las conclusiones al Comité del cielo único~~ ⇒ a escala de la Unión o de los objetivos asociados a nivel local ⇐.

74. ~~Se aplicarán los procedimientos siguientes al~~ ☒ El ☒ sistema de rendimiento contemplado en el apartado 1 ☒ se efectuará sobre la base de los siguientes elementos ☒ :

- a) recogida, validación, examen, evaluación y difusión de datos pertinentes relativos al rendimiento de los servicios de navegación aérea y ⇒ servicios ⇐ ~~funciones~~ de red de todas las partes interesadas, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de los aeropuertos, los coordinadores de los aeropuertos, las autoridades nacionales de supervisión, los Estados miembros y Eurocontrol;
- b) selección de ámbitos de rendimiento clave adecuados, basados en el documento OACI nº 9854, «Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial», y coherentes con los contemplados en el marco de rendimiento del Plan Maestro ATM, incluidos los ámbitos de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, adaptados cuando sea necesario para tener en cuenta las necesidades específicas del ~~Cielo Único Europeo~~ y los objetivos relevantes para dichos ámbitos, y definición de un conjunto limitado de indicadores clave del rendimiento para medir el rendimiento;
- c) establecimiento ⇒ y revisión ⇐ de objetivos ~~comunitarios~~ de rendimiento ☒ a escala de la unión ☒ ⇒ y de objetivos asociados a nivel local ⇐ que se definirán teniendo en cuenta aportaciones identificadas a escala nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo;

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adaptado)

⇒ nuevo

~~6. En lo que se refiere al funcionamiento detallado del sistema de evaluación del rendimiento, la Comisión adoptará, a más tardar el 4 de diciembre de 2011 y con un calendario adecuado para cumplir los plazos establecidos en el presente Reglamento, medidas de ejecución de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 2. Estas medidas de ejecución incluirán lo siguiente:~~

d)e) criterios para que las autoridades nacionales de supervisión establezcan planes de rendimiento nacionales o a escala de bloque funcional de espacio aéreo, que incluyan los objetivos de rendimiento a escala ⇒ local ⇐ ~~nacional o de bloque funcional de espacio aéreo~~, y el sistema de incentivos. Los planes de rendimiento:

- i) se basarán en los planes empresariales de los proveedores de servicios de navegación aérea,
- ii) cubrirán todos los elementos de coste de la base de costes nacional o de la base de costes a escala de bloque funcional de espacio aéreo;
- iii) incluirán objetivos ⇒ locales ⇐ de rendimiento vinculantes ⇒ acordes con ⇐ ~~y coherentes con~~ los objetivos de rendimiento a escala ~~comunitaria~~ ☒ de la Unión ☒ ;

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adaptado)

⇒ nuevo

(ed) evaluación de los objetivos ⇒ locales ⇐ de rendimiento ~~nacionales o de los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo~~ sobre la base del plan nacional o del plan a escala de bloque funcional de espacio aéreo; ≠

(fe) seguimiento de los planes de rendimiento nacionales o de los planes de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo, incluidos los mecanismos de alerta pertinentes; =

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adaptado)

⇒ nuevo

g) criterios ⇒ para la imposición de sanciones por incumplimiento de ~~⇨ destinados a evaluar si los objetivos a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo son coherentes con los objetivos comunitarios~~ de rendimiento ~~⇨~~ de la Unión ~~⇨~~ y de los objetivos asociados a nivel local ~~⇨~~ durante el período de referencia, y a apoyar mecanismos de alerta;

h) principios generales para el establecimiento por los Estados miembros del sistema de incentivos;

i) principios para la aplicación de un mecanismo transitorio, necesario para la adaptación al funcionamiento del sistema de incentivos, cuya duración no será superior a 12 meses contados a partir de la adopción ~~⇨ del acto delegado contemplado en el presente apartado ⇨ de las medidas de ejecución;~~

j) el período de referencia y los intervalos ~~⇨ adecuados ⇨~~ para la evaluación del cumplimiento de los objetivos de rendimiento y el establecimiento de nuevos objetivos;

k) ~~⇨ los calendarios necesarios correspondientes ⇨ el contenido y calendario de los procedimientos previstos en el apartado 4.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.5

⇒ nuevo

La Comisión ~~podrá~~ ~~⇨~~ estará facultada para adoptar actos delegados conforme a lo dispuesto en el artículo 26 a fin de establecer disposiciones de aplicación para el correcto funcionamiento del sistema de evaluación del rendimiento teniendo en cuenta todos los puntos expuestos ~~⇨ añadir otros procedimientos a la lista de procedimientos mencionada en el presente apartado. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 4.~~

85. Para el establecimiento del sistema de evaluación del rendimiento se tendrá en cuenta que los servicios de ruta, los servicios de terminal y ~~⇨ los servicios ⇨ las funciones~~ de red son diferentes y se han de tratar en consecuencia, si procede, también a efectos de medir el rendimiento.

↓ 550/2004 (adaptado)

CAPÍTULO III

SISTEMAS DE TARIFACIÓN

↓ 1070/2009 Art. 2.8 (adaptado)

Artículo ~~12~~44

⇨ Disposiciones generales del sistema de tarificación ⇨ ~~Disposición general~~

De conformidad con lo dispuesto en los artículos ~~13~~ ~~45~~ y ~~14~~46, el sistema de tarificación de los servicios de navegación aérea contribuirá a lograr una mayor transparencia con respecto al establecimiento, la imposición y la ejecución de tarifas para los usuarios del espacio aéreo, así como a la rentabilidad de la prestación de servicios de navegación aérea y a la eficiencia de vuelo, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad. ~~Este sistema~~ ~~⇨~~ El ~~⇨~~ deberá asimismo ajustarse al artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional y al sistema de tarificación de Eurocontrol sobre cánones de ruta.

↓ 1070/2009 Art. 2.9 (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo ~~1345~~

Principios ~~de~~ del sistema de tarificación ~~de~~

1. El sistema de tarificación estará basado en la contabilización de los costes de los servicios de navegación aérea incurridos por los proveedores de servicios en beneficio de los usuarios del espacio aéreo. El sistema asignará los costes entre las categorías de usuarios.

2. Al establecer la base de costes para la imposición de tasas se aplicarán los principios ~~siguientes~~ ~~de~~ establecidos en los apartados 3 a 8 ~~de~~.

~~3a)~~ Los costes que se repartirán entre los usuarios del espacio aéreo serán los costes determinados por la prestación de los servicios de navegación aérea, incluidos los importes de los intereses sobre la inversión de capital y la depreciación de activos, así como los costes de mantenimiento, funcionamiento, gestión y administración ~~⇒~~, incluidos los costes en los que incurra la EAA en el desempeño de las tareas pertinentes en su calidad de autoridad competente ~~⇒~~; los costes determinados serán los costes determinados por el Estado miembro a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo, bien al comienzo del período de referencia para cada año civil del período de referencia al que se refiere el artículo 11, apartado 5 ~~del Reglamento marco~~, bien durante el período de referencia, después de los ajustes apropiados en aplicación de los mecanismos de alerta establecidos en el artículo 11 ~~del Reglamento marco~~.

~~4b)~~ Los costes que deberán tomarse en cuenta en este contexto serán los costes estimados en relación con las instalaciones y servicios previstos y puestos en práctica con arreglo al Plan regional de navegación aérea, región europea, de la OACI. También ~~podrán incluirse~~ ~~⇒~~ se incluirán ~~⇒~~ los costes contraídos por las autoridades nacionales de supervisión o las entidades cualificadas, así como otros en los que incurra el Estado miembro pertinente y el proveedor de servicios en relación con la prestación de servicios de navegación aérea. No incluirán los costes de las sanciones impuestas por los Estados miembros ~~de~~ considerados en ~~de~~ conformidad con el artículo 339 ~~del Reglamento marco~~, ni tampoco los costes de cualquier medida correctora ~~⇒~~ o sanción ~~⇒~~ impuesta por los Estados miembros de conformidad con ~~de~~ contemplada en ~~de~~ el artículo 11 ~~del Reglamento marco~~, apartado 5 ~~del Reglamento marco~~.

~~5e)~~ En relación con los bloques funcionales de espacio aéreo como parte de sus respectivos acuerdos marco, los Estados miembros harán esfuerzos razonables para acordar principios comunes de política tarifaria.

~~6d)~~ Los costes de los diversos servicios de navegación aérea se determinarán por separado, según lo previsto en el artículo 21 ~~del Reglamento marco~~, apartado 3.

~~7e)~~ No se permitirán las subvenciones cruzadas entre servicios de ruta y servicios de terminal. Los costes que correspondan tanto a los servicios de terminal como a los servicios de ruta se asignarán de forma proporcional entre los servicios de ruta y los servicios de terminal sobre la base de una metodología transparente. Las subvenciones cruzadas se permitirán entre servicios de ~~navegación aérea~~ ~~⇒~~ tránsito aéreo ~~⇒~~ diferentes solo en una de estas dos categorías exclusivamente cuando razones objetivas así lo justifiquen, y siempre que estén claramente identificadas. ~~⇒~~ No se permitirán las subvenciones cruzadas entre servicios de tránsito aéreo y servicios de apoyo. ~~⇒~~

~~8d)~~ Se garantizará la transparencia de los costes en los que se basan los cánones. Se aprobarán medidas de ejecución para el suministro de información por parte de los proveedores del servicio, con el fin de hacer posible la revisión de las previsiones, costes reales e ingresos del proveedor. Se intercambiará periódicamente información entre las autoridades nacionales de supervisión, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo, la Comisión y Eurocontrol.

~~9a)~~ Al establecer las tasas con arreglo ~~de~~ los apartados 3 a 8 ~~del apartado 2~~, los Estados miembros deberán cumplir los siguientes principios:

a) las tasas se establecerán por la disponibilidad de los servicios de navegación aérea bajo condiciones no discriminatorias; al imponer las tasas a los diversos usuarios del espacio aéreo por la utilización del mismo servicio no se distinguirá en razón de la nacionalidad o categoría del usuario del espacio aéreo;

b) podrá exonerarse a determinados usuarios, en particular a los operadores de aeronaves ligeras y aeronaves de Estado, siempre que el coste de dichas exoneraciones no se impute a otros usuarios;

c) las tasas se fijarán por año civil sobre la base de los costes determinados ~~o podrán establecerse bajo condiciones fijadas por los Estados miembros para la determinación del nivel máximo de la tarifa unitaria o de los ingresos para cada ejercicio durante un período que no supere los cinco años~~;

d) los servicios de navegación aérea podrán generar unos ingresos suficientes para proporcionar una rentabilidad económica y con ello contribuir a las necesarias mejoras del capital;

e) las tasas reflejarán los costes de los servicios e instalaciones de navegación aérea puestos a disposición de los usuarios del espacio aéreo, $\Rightarrow$ incluidos los costes en los que incurra la EAA en el desempeño de las tareas pertinentes en su calidad de autoridad competente $\Leftarrow$ teniendo en cuenta las capacidades productivas relativas de los distintos tipos de aeronaves de que se trate;

f) las tasas estimularán la prestación segura, eficaz, efectiva y sostenible de los servicios de navegación aérea con vistas a lograr un alto nivel de seguridad y a una eficiencia de costes y a la consecución de los objetivos de rendimiento y estimularán la prestación de servicios integrados reduciendo al mismo tiempo el impacto medioambiental de la navegación aérea. A ~~tal efecto~~ $\boxtimes$ efectos de lo dispuesto en la letra f) $\boxtimes$, y en relación con los planes de rendimiento nacionales o de bloques funcionales de espacio aéreo, las autoridades nacionales de supervisión podrán establecer mecanismos, incluidos incentivos consistentes en ventajas y desventajas financieras, para estimular a los proveedores de servicios de navegación aérea y/o los usuarios del espacio aéreo para que apoyen las mejoras en la prestación de servicios de navegación aérea, tales como mayor capacidad, reducción de los retrasos y desarrollo sostenible, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad.

104. La Comisión adoptará medidas $\Rightarrow$ que regulen detalladamente el procedimiento a seguir para la aplicación de los apartados 1 a 9. Tales actos $\Leftarrow$ de ejecución $\Rightarrow$ se adoptarán $\Leftarrow$ ~~detalladas para el presente artículo~~ de conformidad con el procedimiento ~~de reglamentación~~ $\Rightarrow$ de examen $\Leftarrow$ contemplado en el artículo ~~275~~, apartado 3, del ~~Reglamento~~ ~~mareo~~.

↓ 1070/2009 Art. 2.11 (adaptado)

$\Rightarrow$ nuevo

Artículo ~~144~~

Revisión del cumplimiento $\boxtimes$ de los artículos 12 y 13 $\boxtimes$

1. La Comisión realizará una revisión continua del cumplimiento de los principios y normas a que se refieren los artículos ~~1244~~ y ~~1345~~, en cooperación con los Estados miembros. La Comisión tratará de establecer los mecanismos necesarios para aprovechar la experiencia de Eurocontrol y compartirá los resultados de la evaluación con los Estados miembros, Eurocontrol y los representantes de los usuarios del espacio aéreo.

2. A petición de uno o más Estados miembros ~~que consideren que los principios y normas contemplados en los artículos 14 y 15 no se han aplicado adecuadamente~~, o por su propia iniciativa, la Comisión ~~investigará los casos de incumplimiento o de no aplicación de los principios o normas correspondientes~~ $\Rightarrow$ examinará medidas específicas adoptadas por las autoridades nacionales respecto a la aplicación de los artículos 12 y 13 en relación con la determinación de los costes y las tasas $\Leftarrow$. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo ~~3248~~, apartado 1, la Comisión hará partícipes de los resultados de la investigación a los Estados miembros, a Eurocontrol y a los representantes de los usuarios del espacio aéreo. En un plazo de dos meses desde la recepción de una petición, tras haber escuchado al Estado miembro interesado $\boxtimes$ la Comisión decidirá si se han cumplido los artículos 12 y 13 y si, en consecuencia, puede seguirse aplicando la medida. $\boxtimes$ ~~y tras consultar al Comité del Cielo Único~~ $\boxtimes$ Dichos actos de ejecución se adoptarán conforme al procedimiento contemplado en el artículo ~~275~~, apartado 2 $\boxtimes$, del ~~Reglamento~~ ~~mareo~~, la Comisión adoptará una decisión sobre la aplicación de los artículos 14 y 15 y decidirá si la práctica en cuestión puede seguirse aplicando.

3. La Comisión transmitirá su decisión a los Estados miembros y la comunicará al proveedor de servicios, en la medida en que a este le afecte jurídicamente. Cualquier Estado miembro podrá someter la decisión de la Comisión al Consejo en un plazo de un mes. El Consejo, pronunciándose por mayoría cualificada, podrá adoptar una decisión diferente en el plazo de un mes.

↓ 1070/2009 Art. 2.10 (adaptado)

$\Rightarrow$ nuevo

Artículo ~~1545 bis~~

Proyectos comunes

1. Para ~~ejecutar con éxito el~~ $\boxtimes$ la ejecución del $\boxtimes$ Plan Maestro ATM podrá recurrirse a proyectos comunes. ~~Dichos~~ $\boxtimes$ Estos $\boxtimes$ proyectos favorecerán el logro de los objetivos del presente Reglamento en lo relativo a la mejora del sistema europeo de navegación aérea en ámbitos clave como la capacidad, la eficiencia del vuelo, la rentabilidad y la sostenibilidad medioambiental, dentro de los objetivos prioritarios de seguridad. $\Rightarrow$ El objetivo de los proyectos comunes será el despliegue puntual, coordinado y sincronizado de las funciones de la gestión de tránsito aéreo con el fin de lograr los cambios operativos fundamentales que se determinan en el Plan Maestro ATM. $\Leftarrow$

2. La Comisión ⇒ podrá adoptar medidas que regulen la gobernanza de los proyectos comunes, así como determinar incentivos para su despliegue. Estos actos de ejecución se adoptarán ⇨ de conformidad con el procedimiento de ⇒ examen ⇨ ~~reglamentación~~ contemplado en el artículo 275, apartado 3, ~~del Reglamento marco~~. ☒ Tales medidas ☒ desarrollará material de orientación sobre la forma en que estos proyectos puedan ayudar a poner en práctica el Plan Maestro ATM. ~~Dicho material~~ no prejuzgarán los mecanismos de puesta en práctica de ~~tales~~ ☒ los ☒ proyectos relativos a los bloques funcionales de espacio aéreo según lo acordado por los que participan en dichos bloques.

3. La Comisión ⇒ adoptará proyectos comunes para funciones relacionadas con las redes y que posean particular importancia para la mejora del rendimiento general de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea en Europa, identificando funciones de gestión de tránsito aéreo que han alcanzado una madurez suficiente para su despliegue, y determinará el calendario y el ámbito geográfico de este último. Dichos actos de ejecución se adoptarán ⇨ ~~también podrá decidir~~ de conformidad con el procedimiento de ⇒ examen ⇨ ~~reglamentación~~ contemplado en el artículo 275, apartado 3, ~~del Reglamento marco~~, ~~crear proyectos comunes para funciones relacionadas con las redes y que posean particular importancia para la mejora del rendimiento general de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea en Europa. Dichos~~ ☒ Estos ☒ proyectos comunes podrán considerarse subvencionables con cargo a la financiación ~~comunitaria~~ ☒ de la Unión ☒ dentro del marco financiero plurianual. Para ello, y sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros para decidir el uso de sus recursos financieros, la Comisión efectuará un análisis independiente de costes y beneficios y consultará debidamente a los Estados miembros y a las partes interesadas pertinentes, de conformidad con el artículo 2810 ~~del Reglamento marco~~, examinando todos los medios adecuados para financiar la realización de los proyectos. Los costes subvencionables en el despliegue de los proyectos comunes se recuperarán con arreglo a los principios de transparencia y de no discriminación.

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (adaptado)

⇨ nuevo

Artículo ~~169bis~~

Bloques funcionales de espacio aéreo

1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar el establecimiento ☒ y puesta en práctica ☒ de bloques funcionales de espacio aéreo ⇒ sobre la base de la prestación integrada de servicios de tránsito aéreo ⇨ ~~a más tardar el 4 de diciembre de 2012~~, con objeto de alcanzar la capacidad y eficiencia requeridas de la red de gestión del tránsito aéreo en el ~~Cielo Único Europeo~~, mantener un alto nivel de seguridad y contribuir al rendimiento global del sistema de transporte aéreo y a la reducción del impacto ambiental.

↓ nuevo

2. Los bloques funcionales de espacio aéreo se constituirán, cuando sea posible, en consorcios cooperativos del sector celebrados entre proveedores de servicios de navegación aérea, en particular respecto de la prestación de servicios de apoyo de conformidad con el artículo 10. Los consorcios del sector pueden servir a uno o más bloques funcionales del espacio aéreo, o partes de los mismos, al objeto de maximizar el rendimiento.

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (adaptado)

⇨ nuevo

3. Los Estados miembros, ⇒ así como los proveedores de servicios de tránsito aéreo, ⇨ ~~en particular los que establezcan bloques funcionales de espacio aéreo contiguos~~, cooperarán entre sí en la mayor medida posible con el fin de garantizar el cumplimiento ☒ del presente artículo ☒ ~~de la presente disposición~~. Cuando proceda, la cooperación podrá incluir a ⇒ ~~proveedores de servicios de tránsito aéreo de~~ terceros países que participen en bloques funcionales de espacio aéreo.

24. En particular, los bloques funcionales de espacio aéreo:

a) estarán apoyados por un análisis de seguridad;

↓ nuevo

b) estarán concebidos para obtener un máximo de efectos sinérgicos de los consorcios del sector con el fin de lograr, y si fuera posible superar, los objetivos de rendimiento establecidos con arreglo al artículo 11;

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (adaptado)

~~bc)~~ permitirán un uso óptimo del espacio aéreo teniendo en cuenta las afluencias de tránsito aéreo;

~~ed)~~ garantizarán la coherencia con la Red europea de rutas establecida de conformidad con el artículo ~~176 del Reglamento del espacio aéreo~~;

~~de)~~ se justificarán por su valor añadido, incluida una utilización óptima de los recursos técnicos y humanos, sobre la base de un análisis de costes y beneficios;

↓ 1070/2009 Art. 2.5

⇒ nuevo

~~ef)~~ ⇒ cuando proceda, ⇐ garantizarán una transferencia fluida y flexible de la responsabilidad del control del tránsito aéreo entre unidades de servicios de tránsito aéreo;

~~fg)~~ garantizarán la compatibilidad entre las diferentes configuraciones del espacio aéreo ~~optimizando, entre otras cosas, las actuales regiones de información de vuelo~~;

↓ 1070/2009 Art. 2.5

~~eh)~~ cumplirán las condiciones que se derivan de los acuerdos regionales celebrados en el marco de la OACI;

~~hi)~~ respetarán los acuerdos regionales existentes en la fecha de la entrada en vigor del presente Reglamento, en particular aquellos que afecten a terceros países europeos;

↓ 1070/2009 Art. 2.5

~~i) facilitarán la coherencia con los objetivos comunitarios de rendimiento.~~

↓ nuevo

El cumplimiento de los requisitos que figuran en el apartado 4, letras c), d) y g), se efectuará en función de la optimización del diseño del espacio aéreo llevada a cabo por el Gestor de la Red, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.

5. Podrán cumplirse los requisitos que figuran en el presente artículo a través de la participación de los proveedores de servicios de navegación aérea en uno o más bloques funcionales de espacio aéreo.

↓ 1070/2009 Art. 2.5

⇒ nuevo

~~36. Los Un~~ bloques funcionales de espacio aéreo ⇒ que se extiendan por el espacio aéreo que se halle bajo la responsabilidad de más de un Estado miembro ⇐ ~~únicamente~~ podrán crearse por ⇒ designación conjunta de ⇐ ~~acuerdo mutuo entre~~ todos los Estados miembros y, cuando proceda, ~~de~~ terceros países responsables de alguna de las partes del espacio aéreo incluido en el bloque funcional de espacio aéreo. ⇒ La designación conjunta por la que se crea el bloque funcional de espacio aéreo deberá incluir las disposiciones necesarias relativas al modo en que dicho bloque podrá modificarse, así como al modo en que un Estado miembro podrá retirarse del bloque, incluidos los acuerdos transitorios. ⇐

⇒ 7. Los Estados miembros notificarán a la Comisión la creación de bloques funcionales de espacio aéreo. ⇐ Antes de notificar a la Comisión el establecimiento de un bloque funcional de espacio aéreo, el Estado o Estados miembros afectados facilitarán a la Comisión, a los demás Estados miembros y a las otras partes interesadas la información adecuada y les darán la posibilidad de presentar sus observaciones.

~~4. Cuando un bloque funcional de espacio aéreo se refiera a un espacio aéreo que esté, en su totalidad o en parte, bajo responsabilidad de dos o más Estados miembros, el acuerdo por el que se crea el bloque funcional de espacio aéreo deberá incluir las disposiciones necesarias relativas al modo en que dicho bloque podrá modificarse, así como al modo en que un Estado miembro podrá retirarse del bloque, incluidos los acuerdos transitorios.~~

~~58.~~ En caso de dificultades entre dos o más Estados miembros en relación con un bloque funcional de espacio aéreo transfronterizo que afecte a un espacio aéreo bajo su responsabilidad, los Estados miembros interesados podrán someter conjuntamente el asunto al dictamen del Comité del cielo único. El dictamen se notificará a los Estados

miembros interesados. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado ~~6~~, los Estados miembros tendrán en cuenta dicho dictamen con vistas a lograr una solución.

~~6~~9. Después de recibir las notificaciones de los Estados miembros sobre los acuerdos y declaraciones contemplados en los apartados ~~6~~ y ~~7~~ ~~4~~, la Comisión evaluará la conformidad de cada uno de los bloques funcionales de espacio aéreo con las condiciones establecidas en el apartado ~~4~~ y presentará sus resultados ~~⇒ a los Estados miembros~~ ~~⇒ el Comité del cielo único~~, para su examen. Si la Comisión comprueba que uno o más bloques funcionales de espacio aéreo no cumplen las condiciones exigidas, entablará un diálogo con los Estados miembros afectados con miras a alcanzar un consenso sobre las medidas necesarias para corregir la situación.

~~7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 6, los acuerdos y declaraciones a que hacen referencia los apartados 3 y 4 se notificarán a la Comisión para su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea. En dicha publicación se precisará la fecha de entrada en vigor de la Decisión correspondiente.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (adaptado)
⇒ nuevo

~~8~~10. ~~⇒ La Comisión podrá adoptar disposiciones detalladas que regulen la designación conjunta de los proveedores de servicios de tránsito aéreo contemplada en el apartado 6, especificando las modalidades de selección de los proveedores de servicios, el periodo de designación, los métodos de supervisión, la disponibilidad de los servicios prestados y las cláusulas relativas a la responsabilidad. ⇒ El material de orientación para el establecimiento y la modificación de bloques funcionales de espacio aéreo deberá desarrollarse antes del 4 de diciembre de 2010. ⇒ Dichos actos de ejecución se adoptarán ⇒ con arreglo al procedimiento consultivo ⇒ de examen ⇒ contemplado en el artículo 275, apartado 32, del Reglamento marco.~~

~~9~~11. La Comisión ~~⇒ a más tardar el 4 de diciembre de 2011 y ⇒ podrá ⇒~~ ~~⇒~~ adoptar medidas relativas a la información que han de facilitar los Estados miembros considerados en el apartado 6. ~~⇒~~ ~~⇒~~ Dichos actos de ejecución se adoptarán ~~⇒~~ de conformidad con el procedimiento de ~~⇒ examen ⇒~~ ~~reglamentación~~ contemplado en el artículo ~~275~~, apartado 3, ~~del Reglamento marco, adoptará medidas de ejecución en relación con la información que han de facilitar los Estados miembros interesados antes de establecer y de modificar un bloque funcional de espacio aéreo de conformidad con el apartado 3.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.5

~~Artículo 9 ter~~

Coordinador del sistema de bloques funcionales de espacio aéreo

~~1. Para facilitar el establecimiento de bloques funcionales de espacio aéreo, la Comisión podrá designar a una persona física para el cargo de coordinador del sistema de bloques funcionales de espacio aéreo («el Coordinador»). La Comisión actuará de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco.~~

~~2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9 bis, apartado 5, el Coordinador, a instancias de todos los Estados miembros interesados y, si procede, de los terceros países que participen en el mismo bloque funcional de espacio aéreo, les ayudará a superar las dificultades que hallen durante el proceso de negociación y a acelerar el establecimiento de bloques funcionales de espacio aéreo. El Coordinador actuará sobre la base de un mandato de todos los Estados miembros interesados y, si procede, de terceros países que participen en el mismo bloque funcional de espacio aéreo.~~

~~3. El Coordinador deberá actuar con imparcialidad, en particular ante los Estados miembros, los terceros países, la Comisión y las partes interesadas.~~

~~4. El Coordinador no revelará información de ninguna clase obtenida durante el ejercicio de sus funciones, salvo cuando los Estados miembros y, si procede, los terceros países le autoricen a hacerlo.~~

~~5. El Coordinador informará de su actividad a la Comisión, al Comité del cielo único y al Parlamento Europeo una vez cada tres meses, a partir de la fecha de su designación. Sus informes incluirán un resumen de las negociaciones y de los resultados de estas.~~

~~6. El mandato del Coordinador expirará una vez firmado el último acuerdo sobre bloques funcionales de espacio aéreo y, como máximo, el 4 de diciembre de 2012.~~

↓ 1070/2009 Art. 3.6

⇒ nuevo

Artículo 176

Gestión y diseño de la red

1. ~~Las funciones~~ ⇒ Los servicios ⇐ de la red de gestión del tránsito aéreo deberán permitir el uso óptimo del espacio aéreo y garantizar que los usuarios del espacio aéreo pueden volar en las trayectorias preferidas, al tiempo que se permite el máximo acceso al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea. ~~Estas funciones~~ ⇒ Estos servicios ⇐ de la red servirán al objetivo de apoyar iniciativas a escala nacional y de los bloques funcionales de espacio aéreo y se desempeñarán respetando la separación entre las actividades reguladoras y operativas.

2. Con el fin de lograr los objetivos contemplados en el apartado 1, y sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros en relación con las rutas y las estructuras de espacio aéreo nacionales, la Comisión garantizará que se llevan a cabo ~~las siguientes funciones~~ ⇒ los siguientes servicios bajo la responsabilidad de un Gestor de la Red ⇐ :

a) diseño de la red europea de rutas;

b) coordinación de recursos escasos en las bandas de frecuencia de la aviación utilizadas por el tránsito aéreo general, en particular radiofrecuencias y coordinación de los códigos de transpondedor de radar.;

↓ nuevo

c) función central de gestión de afluencia del tránsito aéreo;

d) puesta a disposición de un portal de información aeronáutica de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23;

e) optimización del diseño del espacio aéreo, con la cooperación de los proveedores de servicios de navegación aérea y de los bloques funcionales de espacio aéreo a que hace referencia el artículo 16;

f) función central de coordinación en situaciones de crisis en la aviación.

↓ 1070/2009 Art. 3.6

⇒ nuevo

~~Las funciones~~ ⇒ Los servicios ⇐ mencionados ~~as~~ en el ~~presente apartado~~ párrafo primero no implicarán la adopción de medidas vinculantes de ámbito general ni el ejercicio de la potestad discrecional política. Tendrán en cuenta las propuestas elaboradas a escala nacional y de los bloques funcionales de espacio aéreo. Se aplicarán en coordinación con las autoridades militares y con arreglo a procedimientos establecidos de común acuerdo para el uso flexible del espacio aéreo.

↓ 1070/2009 Art. 3.6 (adaptado)

⇒ nuevo

La Comisión, ~~previa consulta con el Comité del cielo único y~~ de conformidad con las medidas de ejecución a las que se refiere el apartado 4, podrá ~~confiar~~ ⇐ designar ⇐ a Eurocontrol o a cualquier otro organismo imparcial y competente ⇒ para que efectue ⇐ las tareas ~~necesarias para el desempeño de las funciones mencionadas en el párrafo primero~~ ⇒ de Gestor de la Red ⇐ . Estas tareas serán realizadas de forma imparcial y rentable y en nombre de los Estados miembros y las partes interesadas. Estarán adecuadamente sometidas a gobernanza, reconociéndose la separación de responsabilidades en relación con la prestación de servicios y la regulación y tomándose en consideración las necesidades de toda la red de gestión del tránsito aéreo y con la plena participación de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea. ⇒ El 1 de enero de 2020 a más tardar, la Comisión designará un Gestor de la Red que será un proveedor de servicios independiente, a ser posible constituido en forma de consorcio del sector. ⇐

↓ 1070/2009 Art. 3.6

⇒ nuevo

3. La Comisión ~~podrá~~ ⇒ estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 26 a fin de ⇐ añadir ~~otras funciones~~ ⇒ otros servicios ⇐ a la lista ~~de funciones~~ del apartado 2 ⇒ al objeto de adaptarla al progreso técnico y operativo hacia una prestación de servicios de apoyo centralizados ⇐ ~~, después de consultar debidamente a los representantes de la industria. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente~~

~~Reglamento, completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 4, del Reglamento marco.~~

4. ~~⇒ La Comisión adoptará ⇐ Las medidas detalladas de ejecución para la aplicación de las medidas contempladas en el presente artículo, salvo las contempladas en los apartados 6 a 9, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco. Dichas normas de aplicación contemplarán, en particular ⇒ respecto a ⇐ :~~

- a) la coordinación y armonización de procesos y procedimientos encaminados a aumentar la eficiencia de la gestión de las frecuencias aeronáuticas, incluido el desarrollo de principios y criterios;
- b) la función central de coordinación de la identificación temprana y resolución de necesidades de frecuencias en las bandas asignadas al tránsito aéreo general europeo para apoyar el diseño y la gestión de la red europea de tránsito aéreo;
- c) las ~~funciones~~ ⇒ servicios ⇐ adicionales de red definidos en el Plan Maestro ATM;
- d) las disposiciones detalladas para la toma de decisiones de forma cooperativa entre los Estados miembros, los proveedores de servicios de navegación aérea y la función de gestión de red contemplada en el apartado 2;

↓ nuevo

e) disposiciones detalladas relativas a la gobernanza del Gestor de Red que involucren a todas las partes interesadas desde el punto de vista operativo;

↓ 1070/2009 Art. 3.6

⇒ nuevo

~~f)~~ las disposiciones para la consulta de las partes interesadas relevantes en el proceso de decisión en el nivel nacional y europeo, y

~~g)~~ dentro del espectro de radiofrecuencias asignado al tránsito aéreo general por la Unión Internacional de Telecomunicaciones, una división de tareas y responsabilidades entre la función de gestión de red y los gestores nacionales de frecuencias que garantice que ~~las funciones~~ ⇒ los servicios ⇐ nacionales de gestión de frecuencias siguen efectuando estas asignaciones de frecuencias sin consecuencias para la red. Para los casos que no afecten a la red, los gestores nacionales de frecuencias cooperarán con los responsables de la función de gestión de red para optimizar el uso de las frecuencias.

↓ nuevo

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

↓ 1070/2009 Art. 3.6 (adaptado)

⇒ nuevo

5. Los aspectos del diseño del espacio aéreo distintos de los mencionados en el apartado 2 ⇒ y en el apartado 4, letra c) ⇐ , se abordarán a nivel nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo. Este proceso de diseño tendrá en cuenta las exigencias y complejidad del tráfico y los planes de rendimiento a escala nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo e incluirá una amplia consulta a los usuarios del espacio aéreo interesados o a grupos que representen a los usuarios del espacio aéreo interesados y a las autoridades militares, si procede.

~~6. Los Estados miembros confiarán a Eurocontrol o a otro organismo competente e imparcial, el desempeño de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, en el marco de unos acuerdos de supervisión adecuados.~~

~~7. Las medidas de ejecución para la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, incluidos los necesarios acuerdos de supervisión, se establecerán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento marco y se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, con miras a optimizar la capacidad disponible en el uso del espacio aéreo y mejorar los procesos de gestión de la afluencia del tránsito aéreo. Dichas normas se basarán en la transparencia y eficacia y garantizarán que las capacidades se ofrezcan de manera flexible y oportuna, de forma acorde con las recomendaciones del Plan Regional de Navegación Aérea para la Región Europea de la OACI.~~

↓ 1070/2009 Art. 3.6

~~8. Las medidas de ejecución para la gestión de la afluencia del tránsito aéreo darán apoyo a las decisiones operativas de los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeropuertos y los usuarios del espacio aéreo y abarcarán los siguientes ámbitos:~~

~~a) la planificación de vuelos;~~

~~b) el uso de capacidades de espacio aéreo disponibles durante todas las fases del vuelo, incluida la asignación de franjas horarias; y~~

~~c) el uso de encaminamientos por el tránsito aéreo general, incluidas~~

~~la creación de una publicación única para las rutas y la orientación del tránsito,~~

~~las opciones para la desviación del tránsito aéreo general de las zonas congestionadas, y~~

~~las reglas de prioridad relativas al acceso al espacio aéreo para el tránsito aéreo general, en particular durante los periodos de congestión y de crisis.~~

~~9. La Comisión, cuando desarrolle y adopte las medidas de ejecución, tendrá en cuenta, como corresponda y sin perjuicio de la seguridad, la coherencia entre los planes de vuelo y las franjas horarias aeroportuarias, así como la coordinación necesaria con las regiones vecinas.~~

↓ 550/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo ~~1849~~

Relaciones entre proveedores de servicios

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea podrán hacer uso de los servicios de otros proveedores de servicios que hayan sido certificados ⇒ o declarados ⇐ en la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒.

2. Los proveedores de servicios de navegación aérea formalizarán sus relaciones de trabajo mediante acuerdos escritos o disposiciones legales equivalentes que establezcan las competencias y funciones específicas asumidas por cada proveedor y permitan el intercambio de datos operativos entre todos los proveedores de servicios en lo que respecta al tránsito aéreo general. Tales acuerdos se notificarán a la autoridad ~~o autoridades~~ nacionales de supervisión correspondiente.

3. En los casos relativos a la prestación de servicios de tránsito aéreo será necesaria la autorización de los Estados miembros implicados. ~~En los casos relativos a la prestación de servicios meteorológicos, será necesaria la aprobación de los Estados miembros implicados si éstos hubieran designado un proveedor en régimen de exclusividad con arreglo al apartado 1 del artículo 9.~~

↓ nuevo

Artículo 19

Relaciones con las partes interesadas

Los proveedores de servicios de navegación aérea establecerán procedimientos de consulta para deliberar con los grupos pertinentes de usuarios del espacio aéreo y explotadores de aeródromos sobre todos los asuntos importantes relativos a los servicios prestados o a los cambios pertinentes de las configuraciones del espacio aéreo. Los usuarios

del espacio aéreo participarán también en el proceso de aprobación de los planes de inversión estratégica. La Comisión adoptará medidas que precisen los procedimientos de consulta y la participación de los usuarios del espacio aéreo en la aprobación de los planes de inversión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

↓ 1070/2009 Art. 2.6

Artículo ~~2044~~

Relaciones con las autoridades militares

Los Estados miembros, en el contexto de la política común de transportes, adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las autoridades civiles celebren o renueven con las autoridades militares acuerdos escritos, o disposiciones legales equivalentes, respecto de la gestión de bloques específicos del espacio aéreo.

↓ 550/2004 (adaptado)

Artículo ~~2142~~

Transparencia contable

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea, independientemente de su régimen jurídico o de propiedad, elaborarán, someterán a auditoría y publicarán sus cuentas financieras. Estas cuentas cumplirán las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒. Cuando, debido a su situación jurídica, el proveedor de servicios no pueda cumplir plenamente las normas internacionales de contabilidad, procurará alcanzar el mayor grado posible de cumplimiento.

2. En todos los casos, los proveedores de servicios de navegación aérea publicarán informes anuales y se someterán periódicamente a una auditoría independiente.

↓ 1070/2009 Art. 2.7

3. Cuando se preste un conjunto de servicios, los proveedores de servicios de navegación aérea identificarán y revelarán los gastos e ingresos derivados de los servicios de navegación aérea, desglosándolos de acuerdo con el sistema de tarificación de los servicios de navegación contemplado en el artículo ~~1244~~ y, cuando proceda, llevarán cuentas consolidadas correspondientes a otros servicios que no sean de navegación aérea, tal como se exigiría si los servicios en cuestión los prestaran empresas distintas.

↓ 550/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

4. Los Estados miembros designarán las autoridades competentes que tendrán derecho de acceso a la contabilidad de los proveedores de servicios que presten servicios en el espacio aéreo de su responsabilidad.

5. Los Estados miembros podrán aplicar las disposiciones transitorias del artículo 9 del Reglamento (CE) n° 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 2002, relativo a la aplicación de normas internacionales de contabilidad⁴⁹, a los proveedores de servicios de navegación aérea que entren dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

Artículo ~~2242~~

Acceso y protección de datos

1. Por lo que respecta al tránsito aéreo general, todos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos se intercambiarán en tiempo real datos operativos pertinentes con objeto de subvenir a sus necesidades operativas. Los datos solo podrán ser usados con fines operativos.

2. Se permitirá el acceso a los datos operativos pertinentes, con carácter no discriminatorio, a las autoridades correspondientes, a los proveedores de servicios de navegación aérea certificados ☒ o declarados ☒, a los usuarios del espacio aéreo y a los aeropuertos.

⁴⁹ DO L 243 de 11.9.2002, p. 1.

3. Los proveedores de servicios certificados $\Rightarrow$ o declarados $\Leftarrow$, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos establecerán las condiciones normalizadas de acceso a sus datos operativos pertinentes distintos de los contemplados en el apartado 1. Las autoridades nacionales de supervisión aprobarán dichas condiciones normalizadas. $\Rightarrow$ La Comisión podrá establecer medidas $\Leftarrow$ ~~En su caso, se establecerán normas de desarrollo~~ $\Rightarrow$ que regulen los procedimientos que deban seguirse para el intercambio de datos, así como los tipos de datos afectados por las mencionadas condiciones de acceso y su aprobación. $\Leftarrow$ ~~relativas a dichas condiciones~~ $\Rightarrow$ Dichos actos de ejecución se adoptarán $\Leftarrow$ de conformidad con el procedimiento $\Rightarrow$ de examen $\Leftarrow$ contemplado en el artículo ~~27~~⁵, apartado 3 ~~del Reglamento marco~~.

↓ 551/2004 (adaptado)

CAPÍTULO ~~II~~^{IV} ARQUITECTURA DEL ESPACIO AÉREO

↓ 1070/2009 Art. 3.2

Artículo 3

Región Superior de Información de Vuelo Europea (EUIR)

~~1. La Comunidad y sus Estados miembros perseguirán la creación y el reconocimiento por parte de la OACI de una única Región Superior de Información de Vuelo Europea (EUIR). A tal efecto, y por lo que respecta a los ámbitos que son competencia de la Comunidad, la Comisión deberá presentar una Recomendación al Consejo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 300 del Tratado a más tardar el 4 de diciembre de 2011.~~

~~2. La EUIR se concebirá de tal modo que abarque el espacio aéreo de responsabilidad de los Estados miembros de conformidad con el artículo 1, apartado 3, y podrá incluir asimismo espacio aéreo de terceros países europeos.~~

~~3. La creación de la EUIR se realizará sin perjuicio de la responsabilidad de los Estados miembros en la designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo bajo su responsabilidad, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento de prestación de servicios.~~

~~4. Los Estados miembros mantendrán sus responsabilidades ante la OACI dentro de los límites geográficos de las regiones de información de vuelo y de las regiones superiores de información de vuelo (UIR) que la OACI les tenga conferidas en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.~~

↓ 1070/2009 Art. 3.3 (adaptado)

$\Rightarrow$ nuevo

Artículo 233 bis

Información aeronáutica electrónica

1. Sin perjuicio de la publicación de información aeronáutica por parte de los Estados miembros y de forma que esté en consonancia con dicha publicación, la Comisión, en cooperación con ~~Eurocontrol~~ $\Rightarrow$ el Gestor de la Red $\Leftarrow$, garantizará la disponibilidad de información aeronáutica electrónica de alta calidad, presentada de forma armonizada y que cumpla las exigencias de todos los usuarios pertinentes en cuanto a calidad y disponibilidad en el momento oportuno de los datos.

2. A efectos del apartado 1, la Comisión

~~a)~~ $\Rightarrow$ velará por el desarrollo de una infraestructura de información aeronáutica a escala ~~comunitaria~~ $\boxtimes$ de la Unión $\boxtimes$ en forma de portal electrónico de información integrado y accesible sin restricciones a las partes interesadas. Esta infraestructura integrará el acceso y la provisión de los elementos de información necesarios como, por ejemplo, aunque sin carácter exhaustivo, información aeronáutica, información de la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO), información meteorológica e información de la gestión de afluencia;

~~b)~~ $\Rightarrow$ apoyará la modernización y armonización de la provisión de información aeronáutica en su sentido más amplio, en estrecha cooperación con Eurocontrol y la OACI.

3. La Comisión adoptará medidas de ejecución para el establecimiento y puesta en marcha de un portal electrónico de información integrado. Dichos actos de ejecución se adoptarán ~~presente artículo~~ de conformidad con el procedimiento de examen ~~reglamentación~~ contemplado en el artículo ~~275~~, apartado 3, del Reglamento marco.

↓ 1070/2009 Art. 3.4

~~Artículo 4~~

~~Reglas del aire y clasificación del espacio aéreo~~

~~La Comisión, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, adoptará medidas de ejecución con el fin de:~~

~~a) adoptar disposiciones adecuadas sobre las reglas del aire basadas en las normas de la OACI y en métodos recomendados;~~

~~b) armonizar la aplicación de la clasificación del espacio aéreo de la OACI, con las pertinentes adaptaciones, con el fin de garantizar la prestación sin interrupción de servicios seguros y eficientes de tránsito aéreo en el marco del cielo único europeo."~~

↓ 551/2004 (adaptado)

~~CAPÍTULO III USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO EN EL CIELO ÚNICO EUROPEO~~

↓ 551/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

~~Artículo 7~~

~~Uso flexible del espacio aéreo~~

~~1. Teniendo en cuenta la organización de los aspectos militares bajo su responsabilidad, los Estados miembros garantizarán la aplicación uniforme dentro del cielo único europeo del concepto de utilización flexible del espacio aéreo descrito por la OACI y desarrollado por Eurocontrol, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y de la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes.~~

~~2. Los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión sobre la aplicación, en el contexto de la política común de transportes, del concepto de uso flexible del espacio aéreo respecto del espacio aéreo bajo su responsabilidad.~~

~~3. Cuando, en particular a raíz de los informes presentados por los Estados miembros, sea necesario reforzar y armonizar la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo dentro del cielo único europeo, se aprobarán medidas de ejecución, en el marco de la política común de transportes, con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 8 del Reglamento marco.~~

~~Artículo 8~~

~~Suspensión temporal por ajustes~~

~~1. En casos en que la aplicación del artículo 7 suscite importantes dificultades operativas, los Estados miembros podrán suspender temporalmente dicha aplicación siempre y cuando informen de ello sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros.~~

~~2. Tras la introducción de una suspensión temporal, se podrán efectuar ajustes en las normas adoptadas en virtud del apartado 3 del artículo 7 respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo la responsabilidad del Estado o Estados miembros implicados, con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 8 del Reglamento marco.~~

 nuevo

Artículo 24**Desarrollo tecnológico e interoperabilidad de la gestión del tráfico aéreo**

1. La Comisión adoptará disposiciones de aplicación en materia de promoción del desarrollo tecnológico y la interoperabilidad de la gestión del tráfico aéreo a través del desarrollo y despliegue del Plan Maestro ATM. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

2. En lo relativo a las disposiciones contempladas en el apartado 1, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 17, apartado 2, letra b), del Reglamento (CE) nº 216/2008. Cuando proceda, la Comisión pedirá a la EAA que incluya tales disposiciones en el programa de trabajo anual a que se refiere el artículo 56 de dicho Reglamento.

 552/2004
 nuevo

~~3. Las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad en particular:~~

- ~~(a) determinarán los requisitos específicos que completen o perfeccionen los requisitos esenciales, especialmente en materia de seguridad, funcionamiento continuo y prestaciones, y/o~~
- ~~(b) describirán, cuando proceda, los requisitos específicos que completen o perfeccionen los requisitos esenciales, especialmente por lo que se refiere a la introducción coordinada de nuevos conceptos de operación, acordados y validados, o tecnologías, y/o~~
- ~~(c) determinarán los componentes cuando se trate de sistemas, y/o~~
- ~~(d) describirán los procedimientos de evaluación de la conformidad en los que participen, cuando proceda, organismos notificados contemplados en el artículo 8, basados en los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE que deberán utilizarse para evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de componentes así como la verificación de los sistemas, y/o~~
- ~~(e) especificarán las condiciones de ejecución, incluyendo, cuando proceda, la fecha en la que todas las partes interesadas pertinentes deberán cumplirlas.~~

 552/2004

CAPÍTULO II**~~REQUISITOS ESENCIALES, MEDIDAS DE EJECUCIÓN EN MATERIA DE INTEROPERABILIDAD Y ESPECIFICACIONES COMUNITARIAS~~****~~Artículo 2~~****~~Requisitos esenciales~~**

~~La red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas, sus componentes y procedimientos asociados deberán cumplir los requisitos esenciales pertinentes que figuran en el anexo II.~~

~~Artículo 3~~**~~Medidas de ejecución en materia de interoperabilidad~~**

~~1. Se elaborarán medidas de ejecución en materia de interoperabilidad siempre que sea necesario para alcanzar de forma coherente los objetivos del presente Reglamento.~~

~~2. Los sistemas, componentes y procedimientos asociados cumplirán las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad a lo largo de todo su ciclo de vida.~~

~~4. La preparación, aprobación y revisión de medidas de ejecución en materia de interoperabilidad tendrán en cuenta los costes y beneficios estimados de las soluciones técnicas que permitan lograrla, con vistas a optar por la solución más viable, prestando la debida atención al mantenimiento de un alto nivel de seguridad convenido. Se adjuntará a cada~~

~~uno de los proyectos de medidas de ejecución en materia de interoperabilidad una evaluación de los costes y beneficios de dichas soluciones para todas las partes interesadas pertinentes.~~

~~5. Las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad se establecerán con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 8 del Reglamento marco.~~

~~Artículo 4~~

~~Especificaciones comunitarias~~

~~1. Podrán establecerse especificaciones comunitarias para intentar lograr el objetivo del presente Reglamento. Estas especificaciones podrán ser:~~

~~a) normas europeas para sistemas o componentes, junto con los correspondientes procedimientos asociados, elaboradas por los organismos europeos de normalización en colaboración con Eurocae y por mandato de la Comisión, con arreglo al apartado 4 del artículo 6 de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas⁵⁰ y a las directrices generales de cooperación entre la Comisión y los organismos de normalización firmadas el 13 de noviembre de 1984,~~

~~e~~

~~b) especificaciones elaboradas por Eurocontrol en materia de coordinación operativa entre los proveedores de servicios de navegación aérea, en respuesta a una petición de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento marco.~~

~~2. Se presumirá el cumplimiento de los requisitos esenciales y/o las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad para los sistemas, junto con los procedimientos asociados, o los componentes que cumplan las especificaciones comunitarias pertinentes, cuyos números de referencia hayan sido publicados en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.~~

~~3. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* las referencias a las normas europeas contempladas en la letra a) del apartado 1.~~

~~4. La Comisión publicará las referencias a las especificaciones de Eurocontrol contempladas en la letra b) del apartado 1 en el *Diario Oficial de la Unión Europea* con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento marco.~~

~~5. Cuando un Estado miembro o la Comisión considere que la conformidad con una especificación comunitaria publicada no garantiza el cumplimiento de los requisitos esenciales y/o de las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad que dicha especificación comunitaria debe abarcar, se aplicará el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento marco.~~

~~6. En el caso de deficiencias de las normas europeas publicadas, podrá decidirse, con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento marco, y tras consultar al comité creado mediante el apartado 2 del artículo 5 de la Directiva 98/34/CE, bien retirar parcial o totalmente las normas de que se trate de las publicaciones en que figuran, bien modificarlas.~~

~~7. En el caso de deficiencias de las especificaciones de Eurocontrol publicadas, podrá decidirse, con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento marco, bien retirar parcial o totalmente las especificaciones de que se trate de las publicaciones en que figuran, bien modificarlas.~~

~~CAPÍTULO III~~

~~VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO~~

~~Artículo 5~~

~~Declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso de los componentes~~

~~1. Los componentes deberán ir acompañados de una declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso cuyos elementos figuran en el anexo III.~~

~~2. El fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad deberá garantizar y declarar, mediante la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso, que ha aplicado las disposiciones establecidas en los requisitos esenciales y en las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad.~~

⁵⁰ DO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 98/48/CE (DO L 217 de 5.8.1998, p. 18).

~~3. Se presumirá el cumplimiento de los requisitos esenciales y las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad de aquellos componentes que vayan acompañados de la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso.~~

~~4. Cuando proceda, las medidas de ejecución correspondientes en materia de interoperabilidad deberán determinar qué cometidos tendrán que llevar a cabo los organismos notificados contemplados en el artículo 8 en relación con la evaluación de la conformidad o idoneidad para el uso de los componentes.~~

~~Artículo 6~~

~~Declaración CE de verificación de sistemas~~

~~1. Los proveedores de servicios de navegación aérea someterán los sistemas a una verificación CE de conformidad con las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad con el fin de garantizar que cumplen los requisitos esenciales del presente Reglamento y las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad que les son aplicables al integrarse en la red europea de gestión del tránsito aéreo.~~

~~2. Antes de que un sistema entre en servicio, el proveedor de servicios de navegación aérea correspondiente elaborará una declaración CE de verificación que confirme el cumplimiento y la enviará a la autoridad nacional de supervisión acompañada de un expediente técnico. Los elementos de esta declaración así como del expediente técnico figuran en el anexo IV. La autoridad nacional de supervisión podrá exigir toda la información adicional que considere necesaria para supervisar dicho cumplimiento.~~

~~3. Cuando proceda, las medidas de ejecución correspondientes en materia de interoperabilidad deberán determinar qué cometidos tendrán que llevar a cabo los organismos notificados contemplados en el artículo 8 en relación con la verificación de sistemas.~~

~~4. La declaración CE de verificación se entenderá sin perjuicio de las evaluaciones que la autoridad nacional de supervisión pueda tener que llevar a cabo en campos distintos de la interoperabilidad.~~

↓ 1070/2009 Art. 4.1

~~Artículo 6 bis~~

~~Verificación alternativa del cumplimiento~~

~~A los efectos de los artículos 5 y 6 del presente Reglamento, un certificado expedido de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea⁵¹, cuando sea aplicable a los componentes o sistemas, será considerado una declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso o una declaración CE de verificación, si incluye la demostración del cumplimiento de los requisitos esenciales del presente Reglamento y las pertinentes medidas de ejecución para la interoperabilidad.~~

↓ 552/2004

~~Artículo 7~~

~~Salvaguardas~~

~~1. Cuando la autoridad nacional de supervisión determine que:~~

~~a) un componente acompañado de una declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso, o~~

~~b) un sistema acompañado de una declaración CE de verificación~~

~~incumple los requisitos esenciales y/o las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad, tomará todas las medidas necesarias, atendiendo siempre a la necesidad de garantizar la seguridad y la continuidad de las operaciones, para limitar el área de aplicación del componente o sistema en cuestión o prohibir su uso por las entidades bajo responsabilidad de la autoridad.~~

~~2. El Estado miembro afectado informará inmediatamente de estas medidas a la Comisión, indicando las razones y, en particular, si en su opinión el incumplimiento de los requisitos esenciales se debe a:~~

~~a) no lograr cumplir los requisitos esenciales;~~

⁵¹ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

~~b) la aplicación incorrecta de las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad y/o de las especificaciones comunitarias;~~

~~c) deficiencias en las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad y/o de las especificaciones comunitarias.~~

~~3. La Comisión consultará lo antes posible a las partes interesadas, tras lo cual informará a los Estados miembros de sus conclusiones y de si considera que las medidas adoptadas por la autoridad nacional de supervisión están justificadas.~~

~~4. Si la Comisión determina que las medidas adoptadas por la autoridad nacional de supervisión no se justifican, solicitará al Estado miembro afectado que vele por que se retiren cuanto antes e informará inmediatamente al respecto al fabricante o a su representante autorizado establecido en la Comunidad.~~

~~5. Si la Comisión determina que el incumplimiento de los requisitos esenciales se debe a la aplicación incorrecta de las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad y/o de las especificaciones comunitarias, el Estado miembro afectado adoptará las medidas adecuadas contra quien haya originado la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso, o la declaración CE de verificación e informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.~~

~~6. Si la Comisión determina que el incumplimiento de los requisitos esenciales se debe a deficiencias en las especificaciones comunitarias, se aplicará el procedimiento previsto en los apartados 6 o 7 del artículo 4.~~

CAPÍTULO ~~IV~~ V

DISPOSICIONES FINALES

↓ 1070/2009 Art. 2.11 (adaptado)

Artículo ~~25~~ 47

Revisión ☒ Adaptación ☒ de los anexos

~~Las medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de los anexos para tener en cuenta los avances técnicos u operativos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 4, del Reglamento marco.~~

~~Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá recurrir al procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 5, apartado 5, del Reglamento marco.~~

↓ nuevo

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 a fin de complementar o modificar los requisitos que deben cumplir las entidades cualificadas, recogidos en el anexo I, así como las condiciones que deben imponerse para la concesión de certificados a los proveedores de servicios de navegación aérea, recogidas en el anexo II, de manera que se tenga en cuenta la experiencia obtenida por las autoridades nacionales de supervisión en la aplicación de tales requisitos y condiciones, o la evolución del sistema de gestión del tránsito aéreo en los ámbitos de la interoperabilidad o la prestación integrada de servicios de navegación aérea.

↓ nuevo

Artículo 26

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 11, apartado 7, el artículo 17, apartado 3, y el artículo 25 se conferirá a la Comisión por un periodo de tiempo indeterminado.

3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 11, apartado 7, el artículo 17, apartado 3, y el artículo 25 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación

pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto al día siguiente de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. La Comisión, tan pronto como adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 11, apartado 7, al artículo 17, apartado 3, y al artículo 25 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones ha formulado objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas instituciones han comunicado a la Comisión su intención de no formular objeciones. Este plazo podrá prorrogarse dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

↓ 549/2004

⇒ nuevo

Artículo ~~27~~ 5

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité del cielo único, denominado en lo sucesivo el Comité, ~~compuesto por dos representantes de cada Estado miembro y presidido por un representante de la Comisión. El Comité garantizará la adecuada consideración de los intereses de todas las categorías de usuarios.~~ ⇒ Será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011. ⇐

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación ~~los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8~~ ⇒ el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011 ⇐.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación ~~los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8~~ ⇒ el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011 ⇐.

~~El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.4

~~4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

~~5. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1, 2, 4 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8."~~

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo ~~28~~ 4

⊗ Consultas de la Comisión con las partes interesadas ⊗

~~12.~~ La Comisión creará un mecanismo de consulta a nivel ~~comunitario~~ ⊗ de la Unión ⊗ ⇒ con el fin de tratar, cuando proceda, aspectos ligados a la aplicación del presente Reglamento ⇐. El Comité de Diálogo Sectorial específico creado de conformidad con la Decisión 98/500/CE ⊗ de la Comisión ⊗ participará en la consulta.

~~3. La consulta a las partes interesadas incluirá, en particular, el desarrollo e introducción de nuevos conceptos y tecnologías en la red europea de gestión del tránsito aéreo.~~

2. Las partes interesadas podrán incluir a:

- los proveedores de servicios de navegación aérea,
- los operadores de aeropuertos,
- los usuarios del espacio aéreo interesados o grupos pertinentes que representen a los usuarios del espacio aéreo,
- las autoridades militares,

- la industria de fabricación, y
- las organizaciones profesionales que representen al personal.

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adaptado)

Artículo 296

Órgano consultivo del sector

Sin perjuicio de las funciones del Comité y de Eurocontrol, la Comisión creará un «órgano consultivo del sector» al que pertenecerán los proveedores de servicios de navegación aérea, las asociaciones de usuarios del espacio aéreo, los aeropuertos, los operadores aeroportuarios, la industria de fabricación y los órganos de representación de colectivos profesionales. La función de dicho órgano consultivo consistirá exclusivamente en asesorar a la Comisión sobre la puesta en marcha del Cielo Único Europeo. Artículo 307

Relaciones con terceros países europeos

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adaptado)

⇒ nuevo

La ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒ y sus Estados miembros procurarán ampliar el ámbito del Cielo Único Europeo a los Estados que no sean miembros de la Unión Europea y apoyarán dicha ampliación. A estos efectos, ~~la Comunidad y los Estados miembros~~, bien en el marco de acuerdos celebrados con terceros países vecinos, o bien en el contexto de ~~acuerdos sobre bloques funcionales de espacio aéreo~~ ⇒ designaciones conjuntas de bloques funcionales de espacio aéreo o de acuerdos sobre funciones de red ⇐, intentarán hacer extensivos a dichos países ~~la aplicación~~ ⇒ los objetivos ⇐ del presente Reglamento ~~y de las medidas mencionadas en el artículo 3.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo 312

☒ Asistencia de organismos exteriores ☒ ~~Medidas de ejecución~~

1. ~~Para la elaboración de las medidas de ejecución, La Comisión podrá~~ ⇒ recabar la asistencia de un organismo exterior para el cumplimiento de las tareas que le incumben con arreglo al ⇐ ~~otorgar mandatos a Eurocontrol o, cuando proceda, a otro órgano, estableciendo las tareas que se deberán realizar y el calendario correspondiente y teniendo en cuenta los plazos pertinentes establecidos en el presente Reglamento. La Comisión actuará de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2.~~

2. ~~Cuando la Comisión tenga intención de otorgar un mandato de conformidad con el apartado 1, procurará recurrir a los acuerdos existentes relacionados con la participación y la consulta de todas las partes interesadas, en la medida en que estos acuerdos sean conformes a las prácticas de la Comisión sobre transparencia y procedimientos de consulta y no entren en conflicto con sus obligaciones institucionales.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.1

Artículo 4

Requisitos de seguridad

~~La Comisión, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento marco, adoptará medidas de ejecución que incorporen las disposiciones pertinentes de los requisitos reglamentarios de seguridad de Eurocontrol (ESARR), así como las posteriores modificaciones de los mismos que entren dentro del ámbito del presente Reglamento, en su caso con las adaptaciones adecuadas.»~~

↓ 550/2004 (adaptado)

~~CAPÍTULO IV~~ **~~DISPOSICIONES FINALES~~**

↓ 1070/2009 Art. 4.2

~~Artículo 9~~

~~Revisión de los anexos~~

~~Las medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de los anexos para tener en cuenta los avances técnicos u operativos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 4, del Reglamento marco.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.11

~~Artículo 32~~¹⁸

Confidencialidad

1. Ni las autoridades nacionales de supervisión, de conformidad con su legislación nacional, ni la Comisión, revelarán la información de naturaleza confidencial, en particular la información sobre proveedores de servicios de navegación aérea, sus relaciones comerciales o los componentes de sus costes.
2. El apartado 1 se entenderá sin perjuicio del derecho de las autoridades nacionales de supervisión o de la Comisión a revelar información cuando sea esencial para el desempeño de sus funciones; en tal caso, la información revelada será proporcional y tendrá en cuenta los intereses legítimos de los proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, aeropuertos y otras partes interesadas pertinentes en lo que respecta a la protección de sus secretos comerciales.
3. La información y los datos facilitados con arreglo al sistema de tarificación contemplado en el artículo ~~12~~¹⁴ se revelarán públicamente.

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adaptado)

⇒ nuevo

~~Artículo 33~~

Sanciones

~~Las sanciones que Los Estados miembros establezcan~~ ☒ establecerán disposiciones en materia de sanciones ~~en~~ ☒ ~~para el caso de infracción del presente Reglamento y de las medidas a que se refiere el artículo 3,~~ en particular por parte de usuarios del espacio aéreo y proveedores de servicios ~~⇒~~, y tomarán las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Las sanciones establecidas ~~⇒~~ serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

↓ 549/2004 (adaptado)

~~Artículo 34~~²

~~Seguimiento, control~~ ☒ ~~Revisión~~ ☒ y métodos de evaluación de los efectos

1. ~~El seguimiento, el control y los métodos de evaluación de los efectos se basarán en la presentación de informes anuales de los Estados miembros sobre la aplicación de las acciones llevadas a cabo conforme al presente Reglamento y a las medidas mencionadas en el artículo 3.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.6.a) (adaptado)

⇒ nuevo

~~12.~~ La Comisión evaluará periódicamente la aplicación del presente Reglamento ~~y de las medidas mencionadas en el artículo 3,~~ e informará ~~por primera vez~~ de ello al Parlamento Europeo y al Consejo ~~a más tardar el 4 de junio de 2011 y posteriormente~~ al final de cada período de referencia previsto en el artículo 11, apartado 52, letra d). Cuando esté justificado a tal efecto, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros información ~~adicional respecto a la contenida en los informes que estos hayan presentado a la Comisión conforme a lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo~~ ⇒ pertinente respecto a la aplicación del presente Reglamento ⇐.

↓ 549/2004

~~3. Para la elaboración de los informes a que se refiere el apartado 2, la Comisión solicitará el dictamen del Comité.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.6.b)

~~24.~~ Los informes contendrán una evaluación de los resultados alcanzados por las acciones llevadas a cabo en aplicación del presente Reglamento, incluida información apropiada sobre la evolución del sector, en particular por lo que se refiere a los aspectos económicos, sociales, medioambientales, de empleo y tecnológicos, así como sobre la calidad del servicio, teniendo en cuenta los objetivos iniciales y con vistas a las necesidades futuras.

↓ 1070/2009 Art. 2.12 (adaptado)

Artículo 18 bis

Revisión

~~La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, antes del 4 de diciembre de 2012, un estudio en el que se evaluarán las consecuencias jurídicas, de seguridad, industriales, económicas y sociales de la aplicación de los principios del mercado a la prestación de servicios en los ámbitos de la comunicación, la navegación, la vigilancia, la meteorología y la información aeronáutica, a la luz de los principios organizativos vigentes o alternativos y teniendo en cuenta la evolución de los bloques funcionales de espacio aéreo y la tecnología disponible.~~

↓ 551/2004 (adaptado)

CAPÍTULO IV DISPOSICIONES FINALES

Artículo 10

Revisión

~~En el contexto de la revisión periódica a que se hace referencia en el apartado 2 del artículo 12 del Reglamento marco, la Comisión ultimaré un estudio prospectivo sobre las condiciones de la aplicación futura de los conceptos referidos en los artículos 3, 5 y 6 al espacio aéreo inferior.~~

~~Sobre la base de las conclusiones del estudio y a la luz de los progresos realizados, la Comisión presentará a más tardar el 31 de diciembre de 2006 un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, acompañado, en su caso, de una propuesta para ampliar la aplicación de estos conceptos al espacio aéreo inferior, o para definir cualquier otra medida. En caso de que se prevea tal ampliación, las decisiones correspondientes deben adoptarse, preferentemente, antes del 31 de diciembre de 2009.~~

↓ 549/2004

Artículo ~~35~~43

Salvaguardas

El presente Reglamento no impedirá que los Estados miembros apliquen cuantas medidas sean necesarias para la salvaguarda de los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa. Estas medidas serán, en particular, las que resulten imperativas

- a) para la vigilancia del espacio aéreo bajo su responsabilidad, de conformidad con los acuerdos regionales sobre la navegación aérea de la OACI, incluida la capacidad de detectar, identificar y evaluar toda aeronave que utilice dicho espacio aéreo, con el fin de garantizar la seguridad de los vuelos y tomar medidas para garantizar las necesidades en materia de seguridad y defensa,
- b) en caso de graves disturbios internos que alteren el orden público,
- c) en caso de guerra o grave tensión internacional que constituya una amenaza de guerra,
- d) para cumplir las obligaciones internacionales de los Estados miembros relativas al mantenimiento de la paz y la seguridad internacional,
- e) para efectuar operaciones y entrenamiento militares, incluidas las posibilidades necesarias de realizar ejercicios.

↓ 1070/2009 Art. 1.7 (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo ~~3612 bis~~

Agencia ⇒ de la Unión ⇐ Europea para la Seguridad Aérea ⇒ (EAA) ⇐

Al aplicar el presente Reglamento ~~y los Reglamentos (CE) nº 550/2004, (CE) nº 551/2004, (CE) nº 552/2004 y el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea⁵²~~, los Estados miembros y la Comisión, de acuerdo con sus cometidos respectivos establecidos en el presente Reglamento, mantendrán una adecuada coordinación con la ~~☒ EAA ☒ Agencia Europea de Seguridad Aérea para garantizar que todos los aspectos de seguridad son tratados como corresponde.~~

↓ 552/2004 (adaptado)

Artículo 10

Disposiciones transitorias

~~1. A partir del 20 de octubre de 2005, los requisitos esenciales se aplicarán a la entrada en servicio de los sistemas y componentes de la red europea de gestión del tránsito aéreo, salvo en los casos en que las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad estipulen otra cosa.~~

~~2. Todos los sistemas y componentes actualmente en funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo deberán cumplir los requisitos esenciales a más tardar el 20 de abril de 2011, siempre que las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad no estipulen otra cosa.~~

↓ 1070/2009 Art. 4.3 (adaptado)

~~2 bis. Para los efectos del apartado 2 del presente artículo, los Estados miembros podrán declarar que determinados sistemas y constituyentes de la red europea de gestión del tránsito aéreo satisfacen los requisitos esenciales y están exentos de la aplicación de las disposiciones de los artículos 5 y 6."~~

↓ 552/2004 (adaptado)

~~3. Cuando se haya efectuado un pedido de sistemas de la red europea de gestión del tránsito aéreo o se hayan firmado contratos vinculantes a tal efecto~~

- ~~antes de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, o, en su caso,~~
- ~~antes de la fecha de entrada en vigor de una o más de las medidas de ejecución pertinentes en materia de interoperabilidad,~~

~~de modo que no se pueda garantizar dentro del plazo mencionado en el apartado 1 el cumplimiento de los requisitos esenciales y/o las medidas de ejecución pertinentes en materia de interoperabilidad, el Estado miembro interesado comunicará a la Comisión información pormenorizada sobre los requisitos esenciales y/o las medidas de ejecución pertinentes en materia de interoperabilidad en las que se ha observado un posible incumplimiento.~~

⁵²

DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

~~La Comisión consultará a las partes interesadas, tras lo cual tomará una decisión con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento marco.~~

↓ 552/2004 (adaptado)

~~Artículo 3744~~

Derogaciones

Quedan derogadas ~~las Directivas 93/65/CEE y 97/15/CE así como los Reglamentos (CE) n° 2082/2000~~ ☒ 549/2004, 550/2004, 551/2004 ☒ y ~~(CE) n° 980/2002~~ ☒ 552/2004 ☒ ~~con efecto a partir del 20 de octubre de 2005.~~

☒ Las referencias a los Reglamentos derogados se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo III. ☒

↓ 550/2004 (adaptado)

~~Artículo 3849~~

Entrada en vigor

~~4.~~ El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al ~~a los veinte días~~ de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

↓ 550/2004 (adaptado)

~~2. No obstante, los artículos 7 y 8 entrarán en vigor un año después de la publicación de los requisitos comunes, mencionados en el artículo 6, en el Diario Oficial de la Unión Europea.~~

↓ 550/2004

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

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: La documentació esmentada pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.

Acord: Presidència del Parlament, 20.06.2013.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 26.06.2013 a l'01.07.2013).

Finiment del termini: 02.07.2013; 09:30 h.

Acord: Presidència del Parlament, 20.06.2013.