

Edición  
en lengua española

## Legislación

### Sumario

#### I Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad

- ★ **Reglamento (CE) nº 600/2004 del Consejo, de 22 de marzo de 2004, por el que se establecen determinadas medidas técnicas aplicables a las actividades pesqueras en la zona de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos** ..... 1
- ★ **Reglamento (CE) nº 601/2004 del Consejo, de 22 de marzo de 2004, por el que se establecen determinadas medidas de control aplicables a las actividades pesqueras en la zona de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos y se derogan los Reglamentos (CEE) nº 3943/90, (CE) nº 66/98 y (CE) nº 1721/1999** ..... 16
- ★ **Reglamento (CE) nº 602/2004 del Consejo, de 22 de marzo de 2004, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 850/98 en lo que respecta a la protección de los arrecifes de coral de aguas profundas contra los efectos de la pesca de arrastre en una zona al noroeste de Escocia** ..... 30
- Reglamento (CE) nº 603/2004 de la Comisión, de 31 de marzo de 2004, por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas ..... 32
- ★ **Reglamento (CE) nº 604/2004 de la Comisión, de 29 de marzo de 2004, por el que se establecen disposiciones relativas a las comunicaciones de datos en el sector del tabaco a partir de la cosecha de 2000** ..... 34
- Reglamento (CE) nº 605/2004 de la Comisión, de 31 de marzo de 2004, por el que se establecen, para el año 2004, excepciones al Reglamento (CE) nº 1518/2003 en lo que respecta a las fechas de expedición de los certificados de exportación en el sector de la carne de porcino ..... 39
- Reglamento (CE) nº 606/2004 de la Comisión, de 31 de marzo de 2004, por el que se establece una excepción al Reglamento (CE) nº 174/1999 en lo que respecta al período de validez de los certificados de exportación en el sector de la leche y de los productos lácteos ..... 40
- Reglamento (CE) nº 607/2004 de la Comisión, de 31 de marzo de 2004, por el que se prevé una nueva asignación de derechos de importación con arreglo al Reglamento (CE) nº 1146/2003 y se establecen excepciones a dicho Reglamento ..... 42

Precio: 22 EUR

(continúa al dorso)

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

|                                                                                                                                                                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ★ Reglamento (CE) nº 608/2004 de la Comisión, de 31 de marzo de 2004, relativo al etiquetado de alimentos e ingredientes alimentarios con fitosteroles, ésteres de fitosterol, fitostanoles o ésteres de fitostanol añadidos <sup>(1)</sup> ..... | 44 |
| Reglamento (CE) nº 609/2004 de la Comisión, de 31 de marzo de 2004, por el que se fija la restitución por la producción para el azúcar blanco utilizado en la industria química .....                                                             | 46 |
| Reglamento (CE) nº 610/2004 de la Comisión, de 31 de marzo de 2004, por el que se fijan los derechos de importación en el sector del arroz .....                                                                                                  | 47 |
| Reglamento (CE) nº 611/2004 de la Comisión, de 31 de marzo de 2004, por el que se fijan los derechos de importación en el sector de los cereales .....                                                                                            | 50 |

## II Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad

### Consejo

2004/294/CE:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ★ Decisión del Consejo, de 8 de marzo de 2004, por la que se autoriza a los Estados miembros que son Partes contratantes en el Convenio de París de 29 de julio de 1960 acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear a ratificar, en interés de la Comunidad Europea, el Protocolo por el que se modifica dicho Convenio o a adherirse a él ..... | 53 |
| Protocolo que modifica el Convenio de 29 de julio de 1960 sobre la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, modificado por el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964 y por el Protocolo de 16 de noviembre de 1982 .....                                                                                                                              | 55 |

2004/295/CE:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ★ Decisión del Consejo, de 22 de marzo de 2004, por la que se autoriza a Italia a aplicar una medida de inaplicación del artículo 21 de la Sexta Directiva 77/388/CEE del Consejo en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios ..... | 63 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

2004/296/CE:

|                                                                                                                                                  |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ★ Recomendación del Consejo, de 30 de marzo de 2004, relativa al nombramiento de un miembro del Comité Ejecutivo del Banco Central Europeo ..... | 65 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

### Comisión

2004/297/CE:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ★ Decisión de la Comisión, de 29 de marzo de 2004, por la que se autoriza a la República Checa, Estonia, Lituania, Hungría, Polonia y Eslovaquia a aplazar la aplicación de algunas disposiciones de las Directivas 2002/53/CE y 2002/55/CE del Consejo en lo relativo a la comercialización de semillas de determinadas variedades <sup>(1)</sup> [notificada con el número C(2004) 962] ..... | 66 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

### Órgano de Vigilancia de la AELC

2004/298/CE:

|                                                                                                                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ★ Decisión del Órgano de Vigilancia de la AELC, de 16 de julio de 2003, sobre un régimen de compensación para operadores de autobuses exprés (Noruega) ..... | 68 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

**REGLAMENTO (CE) Nº 600/2004 DEL CONSEJO****de 22 de marzo de 2004****por el que se establecen determinadas medidas técnicas aplicables a las actividades pesqueras en la zona de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 37,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(1)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, denominada en lo sucesivo «la Convención», fue aprobada por la Comunidad mediante la Decisión 81/691/CEE <sup>(2)</sup> y entró en vigor en la Comunidad el 21 de mayo de 1982.
- (2) La Convención establece un marco para la cooperación regional en materia de conservación y gestión de los recursos vivos marinos del Antártico mediante la creación de una Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, denominada en lo sucesivo «CCRVMA», y la adopción por esta última de medidas de conservación vinculantes para las Partes Contratantes.
- (3) La CCRVMA ha adoptado medidas de conservación y gestión de los recursos pesqueros que imponen, entre otras cosas, normas técnicas a las que está supeditado el ejercicio de algunas actividades pesqueras en la zona de aplicación de la Convención. Dichas medidas consisten principalmente en obligaciones sobre el uso de determinados artes de pesca, la prohibición de determinados materiales considerados nocivos para el medio ambiente, la reducción del impacto perjudicial de la pesca en especies de aves y mamíferos marinos y normas sobre la realización de actividades de observación científica a bordo de los buques pesqueros orientadas al plan de recopilación de datos. Estas medidas son vinculantes para la Comunidad y, por lo tanto, es conveniente aplicarlas.
- (4) Algunas medidas técnicas adoptadas por la CCRVMA están incorporadas mediante el Reglamento (CEE) nº 3943/90 del Consejo, de 19 de diciembre de 1990, relativo a la aplicación del sistema de observación e inspec-

ción establecido con arreglo al artículo XXIV de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos <sup>(3)</sup>, y mediante el Reglamento (CE) nº 66/98 del Consejo, de 18 de diciembre de 1997, por el que se establecen determinadas medidas de conservación y de control aplicables a las actividades de pesca en el Antártico <sup>(4)</sup>.

- (5) La adopción de nuevas medidas de conservación por parte de la CCRVMA, así como la actualización de las vigentes desde la adopción de los citados Reglamentos, implica la modificación posterior de éstos.
- (6) Para garantizar una mayor claridad de la normativa comunitaria, es conveniente incorporar por separado las medidas correspondientes al control de las actividades pesqueras y las correspondientes al sector técnico. Por esta razón, los Reglamentos (CEE) nº 3943/90 y (CE) nº 66/98 deben ser derogados por el Reglamento (CE) nº 601/2004 del Consejo, de 22 de marzo de 2004, por el que se establecen determinadas medidas de control aplicables a las actividades pesqueras en la zona de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos <sup>(5)</sup>, y las disposiciones comunitarias deben completarse con el presente Reglamento. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la inclusión de determinadas medidas técnicas específicas para determinadas pesquerías exploratorias en los Reglamentos adoptados por la Comunidad con carácter anual, relativos a las posibilidades de pesca asignadas a los buques comunitarios y las condiciones correspondientes (Reglamentos anuales sobre «TAC y cuotas»).
- (7) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento y para facilitar la adaptación de los anexos a las modificaciones aportadas a las medidas técnicas adoptadas periódicamente por la CCRVMA en virtud de la Convención deben ser aprobadas 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 Comisión <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dictamen emitido el 16 de diciembre de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> DO L 252 de 5.9.1981, p. 26.

<sup>(3)</sup> DO L 379 de 31.12.1990, p. 45.

<sup>(4)</sup> DO L 6 de 10.1.1998, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2742/1999 (DO L 341 de 31.12.1999, p. 1).

<sup>(5)</sup> Véase la página 16 del presente Diario Oficial.

<sup>(6)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## CAPÍTULO I

### OBJETO Y DEFINICIONES

#### Artículo 1

##### Objeto

1. El presente Reglamento establece medidas técnicas relativas a las actividades de los buques pesqueros comunitarios que capturen y conserven a bordo organismos marinos procedentes de los recursos marinos vivos de la zona regulada por la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, denominada en lo sucesivo «la Convención».

2. El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de las disposiciones de la Convención y se aplicará observando los objetivos y principios de la misma, así como las disposiciones del Acta final de la Conferencia en la que fue adoptado.

#### Artículo 2

##### Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «zona de la Convención»: la zona de aplicación de la Convención, tal como se define en el artículo I de ésta;
- b) «convergencia antártica»: una línea que une los siguientes puntos a lo largo de paralelos y meridianos: 50° S, 0°-50° S, 30° E-45° S, 30° E-45° S, 80° E-55° S, 80° E-55° S, 150° E-60° S, 150° E-60° S, 50° O-50° S, 50° O-50° S, 0°;
- c) «buque pesquero comunitario»: todo buque pesquero que enarbole pabellón de un Estado miembro de la Comunidad y esté matriculado en la Comunidad, que capture y conserve a bordo organismos marinos procedentes de los recursos marinos vivos de la zona de la Convención;
- d) «rectángulo detallado»: una superficie de 0,5° de latitud por 1° de longitud a partir del ángulo noroccidental de la subzona o división estadística; cada rectángulo se identifica por la latitud de su lado más septentrional y la longitud de su lado más próximo a 0°;
- e) «nueva pesquería»: la pesquería que explote una especie utilizando un método de pesca especial en una subzona estadística FAO Antártico y con respecto a la cual la CCRVMA nunca haya recibido:
  - i) información sobre la distribución, abundancia, demografía, rendimiento potencial e identidad de las poblaciones, obtenida mediante estudios o investigaciones exhaustivas o gracias a campañas exploratorias, o
  - ii) datos sobre capturas y esfuerzo pesquero, o
  - iii) datos sobre capturas y esfuerzo pesquero de las dos últimas campañas;
- f) «pesquería exploratoria»: la pesquería que ya no se considera una «nueva pesquería» en el sentido de la letra e) y cuyo carácter exploratorio permanezca hasta que se recopile la suficiente información para:
  - i) evaluar la distribución, abundancia y demografía de las especies principales, con objeto de calcular el rendimiento potencial de la pesquería,

- ii) cuantificar los posibles efectos de la actividad pesquera en las especies dependientes y asociadas,
- iii) que el Comité científico de la CCRVMA pueda formular recomendaciones sobre el nivel adecuado de capturas, el esfuerzo y los artes de pesca, en su caso.

## CAPÍTULO II

### ARTES DE PESCA

#### Artículo 3

##### Artes de pesca autorizados en pesquerías específicas

1. Sólo podrán ejercer la pesca de *Dissostichus eleginoides* en la subzona estadística FAO 48.3 los buques que utilicen exclusivamente palangres y nasas.
2. La pesca de *Dissostichus eleginoides* en la división estadística FAO 58.5.2 se ejercerá exclusivamente con redes de arrastre o palangre.
3. La pesca de *Champscephalus gunnari* en la subzona estadística FAO 48.3 sólo podrá ser realizada por buques que utilicen exclusivamente redes de arrastre. En esa subzona está prohibida la utilización de redes de arrastre de fondo en la pesca dirigida al *Champscephalus gunnari*.
4. La pesca de *Champscephalus gunnari* en la subzona estadística FAO 58.5.2 sólo podrá ser realizada por buques que utilicen exclusivamente redes de arrastre.
5. A efectos de la pesca a que se refiere el apartado 4, la zona autorizada se define como la parte de la división estadística FAO 58.5.2 correspondiente a la superficie delimitada por la línea que:
  - a) comienza en la intersección del meridiano 72°15' E con la divisoria definida en el Acuerdo de delimitación marítima entre Australia y Francia y sigue hacia el sur a lo largo de dicho meridiano hasta su intersección con el paralelo 53°25' S;
  - b) sigue hacia el este a lo largo de ese paralelo hasta su intersección con el meridiano 74° E;
  - c) sigue hacia el noreste a lo largo de la geodésica que une el punto anterior con la intersección del paralelo 52°40' S y el meridiano 76° E;
  - d) desde ese punto, sigue hacia el norte a lo largo del meridiano hasta su intersección con el paralelo 52° S;
  - e) sigue, hacia el noroeste, la geodésica que une el punto anterior con la intersección del paralelo 51° S y el meridiano 74°30' E, y
  - f) desde ese último punto sigue, hacia el sudoeste, la geodésica hasta el punto inicial.
6. Sólo podrán ejercer la pesca de centolla en la subzona estadística FAO 48.3 los buques que utilicen exclusivamente nasas.

## Artículo 4

**Dimensión de la malla**

1. No podrán utilizarse ni calarse redes de arrastre, redes de tiro danesas ni similares que tengan en alguna parte una malla de una dimensión inferior a la malla mínima establecida en el anexo I para la pesca dirigida a las especies o grupos de especies siguientes:

- a) *Champsocephalus gunnari*,
- b) *Dissostichus eleginoides*,
- c) *Gobionotothen gibberifrons*,
- d) *Lepidonotothen squamifrons*,
- e) *Notothenia rossii*,
- f) *Notothenia kempfi*.

2. Estará prohibido utilizar cualquier medio o dispositivo que obstruya o reduzca la dimensión de las mallas.

## Artículo 5

**Control de la dimensión de las mallas**

En el caso de las redes a que se refiere el artículo 4, la dimensión de malla mínima establecida en el anexo I se determinará de conformidad con las normas establecidas en el anexo II.

## Artículo 6

**Pesca de centolla en la subzona estadística FAO 48.3**

1. La pesca se limitará a machos sexualmente maduros; se liberarán intactos todas las hembras y los machos que no alcancen el tamaño legal. En el caso de *Paralomis spinosissima* y *Paralomis formosa*, podrán conservarse a bordo los machos que tengan un caparazón de una anchura mínima de 94 mm y 90 mm, respectivamente.

2. Las centollas transformadas en el mar se congelarán en secciones que permitan calcular el tamaño mínimo de la centolla.

## Artículo 7

**Utilización y eliminación de cintas de plástico de envasado en los buques pesqueros comunitarios**

1. Se prohíbe la utilización de cintas de plástico de envasado para sellar las cajas de cebo en los buques pesqueros comunitarios.

Se prohíbe el uso de otras cintas de plástico para fines distintos en los buques pesqueros que no empleen incineradores a bordo (sistemas cerrados).

2. Todas las cintas de envasado, una vez retiradas del envase, se cortarán para que no formen un rizo continuo y se quemarán en el incinerador de a bordo cuanto antes.

3. Todos los residuos plásticos se conservarán a bordo hasta llegar a puerto y en ningún caso se arrojarán al mar.

4. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 20.

## Artículo 8

**Mortalidad accidental de aves marinas durante las operaciones de pesca con palangre**

1. Las operaciones de pesca con palangre deberán efectuarse de manera tal que los anzuelos cebados se hundan tan pronto toquen el agua. Los buques que utilicen el método español de pesca con palangre soltarán los lastres antes de que se tense el palangre; se utilizarán lastres de 8,5 kg de masa como mínimo distanciados entre sí 40 m como máximo, o lastres de 6 kg de masa como mínimo distanciados entre sí 20 m como máximo. Sólo se deberá emplear carnada descongelada.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 7, los palangres sólo podrán calarse durante la noche (es decir, durante las horas de oscuridad entre el ocaso y el orto).

Siempre que sea posible, el calado deberá finalizar al menos tres horas antes de la salida del sol noche.

Sólo se utilizarán las luces mínimas exigidas para la seguridad de la embarcación cuando se estén utilizando los palangres durante la noche.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 8, se prohíbe el vertido de despojos al mar mientras se estén calando los palangres. Deberá evitarse en la medida de lo posible el vertido de despojos al mar al recoger los palangres. Si el vertido durante la recogida de los palangres es inevitable, se hará desde la borda opuesta a donde se estén calando o recogiendo los palangres. Antes de efectuar el vertido, los anzuelos se limpiarán de despojos y cabezas de pescado.

Los buques deberán estar diseñados que modo que lleven a bordo dispositivos de tratamiento de despojos o dispongan de una capacidad adecuada para mantener los despojos a bordo o puedan descargarlos por la borda opuesta a donde se recojan los palangres.

4. Deberá ponerse el máximo empeño en que las aves marinas capturadas vivas durante las operaciones de pesca con palangre sean liberadas vivas y en que, en la medida de lo posible, los anzuelos puedan retirarse sin que con ello se ponga su vida en peligro.

5. Durante el despliegue de los palangres, se deberá arrastrar un cordel espantapájaros que ahuyente a las aves marinas a fin de que no se acerquen a las carnadas. En el anexo III se presentan de forma detallada las características del cordel principal y el método de despliegue. Las características de la construcción relacionadas con el número y la colocación de los eslabones giratorios pueden variarse, siempre que la superficie marina efectiva abarcada por los cordeles espantapájaros no sea inferior al área cubierta por el modelo que figura en el anexo III. También pueden variarse las características del dispositivo calado en el agua para tensar el cordel.

6. Podrán probarse otras variantes de los cordeles espantapájaros en buques que lleven a bordo dos observadores, de los cuales al menos uno deberá haber sido nombrado con arreglo al Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas en los apartados 1 a 5 y en el apartado 7.

7. La prohibición de calar los palangres durante el día, establecida en el apartado 2, no se aplicará a la pesca efectuada en las subzonas estadísticas FAO 48.6 al sur de los 60° S, 88.1 y 88.2 y en la división 58.4.2, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) en el momento de expedir el permiso para esta pesquería, el buque en cuestión puede demostrar a las autoridades competentes que:
    - i) es capaz de cumplir totalmente uno de los protocolos experimentales para el lastrado de los palangres que figuran en el anexo IV. Los Estados miembros informarán a la CCRVMA de los resultados de los controles técnicos efectuados con este fin en cada uno de los buques a los que se conceda el permiso,
    - ii) ha tomado medidas para garantizar la presencia de los observadores científicos que han de hallarse a bordo de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 14;
  - b) el buque en cuestión demuestra una velocidad constante de hundimiento del cordel de 0,3 m/s como mínimo durante las operaciones de pesca;
  - c) el buque en cuestión no captura más de dos aves marinas. Todo buque que capture un total de tres aves marinas volverá de inmediato a calar los palangres durante la noche.
8. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, en las que pesquerías a que se refiere el apartado 7 no se efectuará ningún vertido de despojos.
9. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 20.

#### Artículo 9

##### **Mortalidad accidental de aves y mamíferos marinos durante las operaciones de pesca con redes de arrastre**

1. En la pesca con red de arrastre está prohibido el uso de cables de control de las redes.
2. Durante toda la duración de sus operaciones, los buques pesqueros comunitarios utilizarán una iluminación que, por su colocación y su intensidad, tenga un corto alcance fuera del buque y al mismo tiempo proporcione un mínimo de seguridad a éste.
3. Está prohibido el vertido al mar de despojos mientras se estén calando y recogiendo los palangres.
4. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 20.

#### CAPÍTULO III

##### **REALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES PESQUERAS**

#### Artículo 10

##### **Desplazamientos de los buques en función de sus capturas accesorias**

1. Cuando se trate de pesquerías que no sean nuevas ni exploratorias, los buques pesqueros comunitarios se desplazarán en función de su nivel de capturas accesorias, de conformidad con lo dispuesto en la sección A del anexo V.
2. Cuando se trate de pesquerías nuevas o exploratorias, los buques pesqueros comunitarios se desplazarán en función de su nivel de capturas accesorias, de conformidad con lo dispuesto en la sección B del anexo V.

#### Artículo 11

##### **Medidas específicas aplicables a las pesquerías exploratorias de *Dissostichus* spp.**

1. Los buques pesqueros comunitarios que participen en la pesquería exploratoria de *Dissostichus* spp. con redes de arrastre o con palangres en la zona de la Convención, con excepción de los que se dediquen a pesquerías por las que la CCRVMA conceda exenciones específicas, faenarán de acuerdo con las normas establecidas en los apartados 3 a 6.
2. A efectos de lo dispuesto en el presente artículo, se entenderá por «lance» un despliegue único de red de arrastre y por «calado» el despliegue de uno o varios palangres, en un mismo caladero.
3. La pesca se realizará en una zona geográfica y batimétrica lo más amplia posible. A tal efecto, cuando, en cualquier rectángulo detallado, las capturas comunicadas de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 601/2004 alcancen las 100 t, se suspenderá la pesca en ese rectángulo detallado, que se cerrará a la pesca durante el resto de la temporada. La pesca en cualquier rectángulo detallado se limitará a un buque cada vez.
4. A efectos de la aplicación del apartado 3:
  - a) la posición geográfica exacta de un lance en las pesquerías con red de arrastre estará determinada por el punto medio situado entre los puntos de inicio y fin del lance sobre el trayecto del buque;
  - b) la posición geográfica exacta de un calado en las pesquerías con palangre estará determinada por el punto central del palangre o palangres desplegados;
  - c) se considerará que un buque está faenando en el rectángulo detallado en que se sitúe la posición geográfica exacta del lance o calado;

d) se considerará que el buque está faenando en un rectángulo detallado desde que comience a desplegar los palangres hasta que finalice la recogida de todos los palangres en ese rectángulo.

5. Excepto en circunstancias excepcionales que no estén bajo control del buque, como la presencia de hielo o las condiciones climáticas, el tiempo de inmersión de cada calado no será superior a 48 horas desde la finalización del proceso de despliegue de los palangres hasta el comienzo del proceso de recogida.

6. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 20.

#### Artículo 12

##### **Medidas específicas aplicables a la pesca de *Champsocephalus gunnari* en la subzona estadística FAO 48.3**

1. Se prohíbe la pesca de *Champsocephalus gunnari* en un radio de 12 millas náuticas de la costa de Georgia del Sur durante el período de reproducción comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de mayo [...] (período de reproducción).

2. Si en un lance la captura de *Champsocephalus gunnari* supera los 100 kg y más del 10 % del número de dichos peces no alcanza los 240 mm de longitud total, el buque se desplazará a otra posición que se halle como mínimo a 5 millas náuticas de distancia. Durante un período de al menos cinco días, no regresará dentro de un radio de 5 millas náuticas desde la posición en que las capturas de ejemplares pequeños de *Champsocephalus gunnari* superaron el límite del 10 %. Por posición en que la captura accidental de ejemplares pequeños de *Champsocephalus gunnari* ha superado el límite del 10 % se entenderá el trayecto seguido por el buque desde el punto en que haya lanzado el arte hasta el punto en que lo haya recogido a bordo.

3. Si un buque captura 20 aves marinas, deberá interrumpir sus actividades pesqueras y no podrá reanudarlas en esa pesquería durante la campaña en curso.

4. Todos los buques que se dediquen a esta pesquería en el período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de mayo efectuarán como mínimo 20 arrastres experimentales de la manera descrita en el anexo VI.

5. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 20.

#### CAPÍTULO IV

##### **MEDIDAS RELACIONADAS CON LA OBSERVACIÓN CIENTÍFICA A BORDO DE LOS BUQUES QUE FAENEN EN LA ZONA DE LA CONVENCIÓN**

#### Artículo 13

##### **Objeto y ámbito de aplicación**

El Sistema de Observación Científica Internacional adoptado por la CCRVMA en virtud del artículo XXIV de la Convención será aplicable, de acuerdo con el presente capítulo, a los buques pesqueros comunitarios que lleven a cabo actividades de pesca y de investigación en la zona de la Convención.

#### Artículo 14

##### **Actividades objeto de observación científica**

1. En cada período de pesca, los buques pesqueros comunitarios llevarán a bordo al menos a un observador científico y, de ser posible, dos cuando practiquen la pesca de las siguientes especies:

a) *Champsocephalus gunnari*, en la subzona estadística FAO 48.3 y la división 58.5.2;

b) centolla, en la subzona estadística FAO 48.3;

c) *Dissostichus eleginoides*, en las subzonas FAO 48.3 y 48.4 y la división 58.5.2, o

d) *Martialia hyadesi*, en la subzona estadística FAO 48.3.

2. Los buques pesqueros comunitarios también deberán llevar a bordo al menos a dos observadores científicos, uno de los cuales será un observador científico de la CCRVMA designado de conformidad con el artículo 15, cuando se dediquen a la pesquería exploratoria contemplada en el artículo 11 del presente Reglamento o a otra pesquería exploratoria autorizada de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 601/2004.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los buques que participen en pesquerías exploratorias de *Dissostichus* spp. en las divisiones estadísticas FAO 48.3.a) y 48.3.b) llevarán a bordo al menos a un observador científico de la CCRVMA y, de ser posible, a otro observador científico más.

4. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 20.

#### Artículo 15

##### **Observadores científicos**

1. Los Estados miembros designarán a los observadores científicos habilitados para efectuar las tareas relativas a la aplicación del Sistema de Observación adoptado por la CCRVMA de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Las funciones y las tareas de los observadores científicos embarcados en los buques se especifican en el anexo VII.

3. Los observadores científicos deberán ser ciudadanos del Estado miembro que los designe. Se comportarán de acuerdo con las costumbres y normas establecidas en el buque en el que realicen sus observaciones.

4. Los observadores científicos deberán conocer las actividades pesqueras y de investigación científica objeto de observación, las disposiciones de la Convención y las medidas adoptadas en virtud de la misma, y deberán haber recibido una formación adecuada que les permita cumplir sus funciones de modo competente. Deberán además ser capaces de comunicarse en la lengua del Estado del pabellón de los buques en los que lleven a cabo sus actividades.

5. Los observadores científicos llevarán consigo un documento, expedido por el Estado miembro que los designe siguiendo un modelo aprobado por la CCRVMA, que los identifique como observadores científicos de la CCRVMA.

6. Los observadores científicos presentarán a la CCRVMA, por mediación del Estado miembro que los haya designado, un informe de cada visita de observación realizada, empleando los impresos de observación aprobados por el Comité científico de la CCRVMA, antes de que transcurra un mes a partir de la finalización de la campaña de observación o del regreso del observador a su país de origen. Deberán transmitir una copia del informe al Estado del pabellón del buque y otra a la Comisión.

7. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 20.

#### Artículo 16

##### **Acuerdos sobre la presencia de observadores a bordo de los buques**

1. El embarque de observadores científicos a bordo de los buques pesqueros comunitarios que lleven a cabo actividades pesqueras o de investigación científica se efectuará de conformidad con los acuerdos bilaterales celebrados con este fin con otro miembro de la CCRVMA.

2. Los acuerdos bilaterales mencionados en el apartado 1 se basarán en los principios siguientes:

- a) los observadores científicos recibirán a bordo tratamiento de oficial de tripulación. El alojamiento y la manutención de los observadores serán acordes con dicha categoría;
- b) el Estado miembro del pabellón garantizará que los responsables del buque faciliten a los observadores científicos a bordo toda la cooperación necesaria para el ejercicio de sus funciones. Entre otras cosas, los observadores científicos tendrán libre acceso a los datos y a las operaciones del buque para poder llevar a cabo su función en la forma exigida por la CCRVMA;
- c) el Estado miembro del pabellón adoptará las medidas adecuadas para garantizar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón la seguridad y el bienestar de los observadores científicos en el ejercicio de sus funciones, el acceso a la asistencia médica y el respeto de su libertad y dignidad;
- d) se adoptarán las disposiciones que permitan al observador científico transmitir o recibir mensajes mediante el equipo de comunicaciones del buque y con ayuda del responsable del mismo. Todos los gastos razonables ocasionados por tales comunicaciones correrán a cargo, regularmente, del miembro de la CCRVMA que haya designado a los observadores científicos (en lo sucesivo denominado «país designante»);
- e) se acordarán las condiciones oportunas de transporte y embarque de los observadores científicos con objeto de que las interferencias con las operaciones pesqueras y científicas sean mínimas;

f) los observadores científicos facilitarán una copia de sus informes al capitán, si éste así lo desea;

g) los países designantes deberán asegurarse de que sus observadores científicos estén cubiertos por una póliza de seguro satisfactoria para los miembros de la CCRVMA correspondientes;

h) el transporte hacia y desde los puntos de embarque y desembarque será responsabilidad del país designante;

i) salvo que se acuerde lo contrario, el equipo, ropa, sueldo y cualquier otra asignación de los observadores científicos correrán a cargo del país designante, mientras que el alojamiento y la manutención a bordo correrán a cargo del país anfitrión.

3. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 20.

#### Artículo 17

##### **Comunicación de la información**

1. Los Estados miembros que hayan designado a observadores científicos proporcionarán los detalles de los programas de observación a la CCRVMA lo antes posible y a más tardar a la celebración de cada uno de los acuerdos bilaterales a que se refiere el artículo 11. Por cada observador se proporcionará la siguiente información:

- a) fecha de la celebración del acuerdo;
- b) nombre y pabellón del buque que embarca al observador;
- c) Estado miembro responsable de la designación del observador;
- d) zona de pesca (división estadística de la CCRVMA, subzona, división);
- e) tipo de datos recopilados por el observador y presentados a la Secretaría de la CCRVMA (capturas accesorias, especies perseguidas, datos biológicos, etc.);
- f) fechas previstas para el inicio y la finalización del programa de observación, y
- g) fecha prevista de regreso del observador a su país de origen.

2. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 20.

#### CAPÍTULO V

##### **DISPOSICIONES FINALES**

#### Artículo 18

##### **Modificación de los anexos**

Los anexos I a VII quedan modificados en aplicación de las medidas de conservación que han pasado a ser obligatorias para la Comunidad, conforme al procedimiento de reglamentación contemplado en el apartado 3 del artículo 20.

*Artículo 19***Aplicación**

Las medidas necesarias para la aplicación de los artículos 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16 y 17 del presente Reglamento se adoptarán de conformidad con el procedimiento de gestión contemplado en el apartado 2 del artículo 20.

*Artículo 20***Procedimiento del Comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité instituido por el artículo 30 del Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común <sup>(1)</sup>.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 4 y 7 de la Decisión 1999/468/CE.

El plazo contemplado en el apartado 3 del artículo 4 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el procedimiento de reglamentación establecido en los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CEE.

El período contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

4. El Comité aprobará su reglamento interno.

*Artículo 21***Entrada en vigor**

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

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

Hecho en Bruselas, el 22 de marzo de 2004.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

J. WALSH

---

<sup>(1)</sup> DO L 358 de 31.12.2002, p. 59.

## ANEXO I

## DIMENSIÓN DE MALLA MÍNIMA CON ARREGLO AL APARTADO 1 DEL ARTÍCULO 4

| Especie                           | Tipo de red                                          | Dimensión de malla mínima |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------|
| <i>Notothenia rossii</i>          | Redes de arrastre, redes de tiro danesas y similares | 120 mm                    |
| <i>Dissostichus eleginoides</i>   | Redes de arrastre, redes de tiro danesas y similares | 120 mm                    |
| <i>Gobionotothen gibberifrons</i> | Redes de arrastre, redes de tiro danesas y similares | 80 mm                     |
| <i>Notothenia kemp</i>            | Redes de arrastre, redes de tiro danesas y similares | 80 mm                     |
| <i>Lepidonotothen squamifrons</i> | Redes de arrastre, redes de tiro danesas y similares | 80 mm                     |
| <i>Champocephalus gunnari</i>     | Redes de arrastre, redes de tiro danesas y similares | 90 mm                     |

## ANEXO II

**NORMAS PARA LA DETERMINACIÓN DE LA DIMENSIÓN DE MALLA MÍNIMA CON ARREGLO AL ARTÍCULO 5****A. Descripción del calibrador de malla**

1. Los calibradores que se utilicen para determinar la dimensión de la malla serán de 2 mm de grosor, planos, de material resistente e indeformable. Constarán o bien de lados paralelos que se aproximen mediante una serie de biseles según una relación de convergencia de 1 a 8 por cada lado, o bien únicamente de los bordes convergentes según esta misma relación. En el extremo más estrecho tendrán un orificio.
2. Cada calibrador llevará especificada en su frente la anchura en milímetros de la sección de lados paralelos y de la sección convergente. En este último caso, la anchura irá señalada de milímetro en milímetro y se indicará a intervalos regulares.

**B. Utilización del calibrador de malla**

1. Se estirará la red en el sentido de la longitud diagonal de las mallas.
2. Se introducirá un calibrador que responda a la descripción de la sección A por su extremo más estrecho en la malla abierta, perpendicularmente al plano de la red.
3. El calibrador se introducirá en la malla abierta a mano o con ayuda de un peso o un dinamómetro hasta que quede bloqueado contra los bordes convergentes a causa de la resistencia opuesta por la malla.

**C. Selección de las mallas que deben medirse**

1. Las mallas en las que se efectúe la medición deberán formar una serie de 20 mallas consecutivas tomadas en el sentido de la longitud axial de la red.
2. No se medirán las mallas situadas a menos de 50 cm de un trenzado, de las relingas o de la línea de saco. Esta distancia deberá medirse perpendicularmente al trenzado, relingas y línea de saco tensando la red en el sentido de la medición. Tampoco se medirán las mallas remendadas o desgarradas ni las situadas en un lugar en que se hayan fijado dispositivos accesorios en la red.
3. No obstante lo dispuesto en el punto 1, no será necesario que las mallas medidas sean consecutivas si se aplica lo dispuesto en el punto 2.
4. Las redes sólo se medirán cuando estén mojadas, pero no heladas.

**D. Medición de cada malla**

La dimensión de cada malla será la que corresponda a la anchura del calibrador en su punto de bloqueo, cuando el calibrador se utilice conforme se explica en la sección B.

**E. Determinación de la dimensión de malla de la red**

La dimensión de malla de la red será la media aritmética, en milímetros, de las medidas del número total de mallas seleccionadas y medidas según lo dispuesto en las secciones C y D; esa media aritmética se redondeará para aproximarla al milímetro entero más próximo.

En la sección F se indica el número total de mallas que deben medirse.

**F. Sucesión de las operaciones de control**

1. El inspector medirá una serie de 20 mallas seleccionadas según se indica en la sección C, introduciendo el calibrador manualmente y sin utilizar peso ni dinamómetro.

A continuación, se determinará la dimensión de malla de la red conforme a la sección E.

Si los cálculos efectuados de la dimensión de la malla mostraran que ésta no se ajusta a las normas en vigor, el inspector medirá dos series adicionales de 20 mallas seleccionadas de conformidad con la sección C.

La dimensión de la malla volverá a calcularse seguidamente con arreglo a la sección E, teniendo en cuenta las 60 mallas ya medidas. Sin perjuicio del punto 2, esta dimensión de malla será la de la red.

2. Si el capitán del buque no estuviera de acuerdo con la dimensión de la malla determinada conforme al punto 1, esta medición no se tendrá en cuenta para determinar la dimensión de la malla y el inspector medirá de nuevo la red fijando un peso o un dinamómetro en el calibrador que elegirá el inspector. El peso deberá fijarse (con un gancho) en el orificio del extremo más estrecho del calibrador. El dinamómetro podrá fijarse tanto en el orificio del extremo más estrecho del calibrador como en el extremo más ancho del mismo. La autoridad nacional competente deberá certificar la precisión del peso o del dinamómetro.

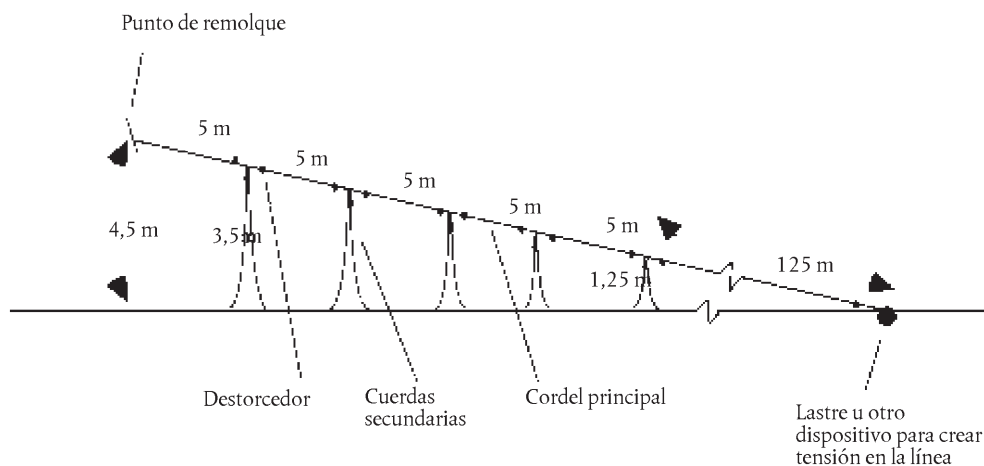
En el caso de las redes cuya dimensión de malla, determinado conforme al punto 1, no sobrepase los 35 mm, se aplicará una fuerza de 19,61 N (equivalente a una masa de 2 kg), y, en las demás redes, se aplicará una fuerza de 49,03 N (equivalente a una masa de 5 kg).

Para la determinación de la dimensión de malla, conforme a la sección E, con la ayuda de un peso o un dinamómetro, sólo se medirá una serie de 20 mallas.

### ANEXO III

#### DESCRIPCIÓN DETALLADA DEL CORDEL PRINCIPAL A QUE SE REFIERE EL APARTADO 5 DEL ARTÍCULO 8 Y MÉTODO DE DESPLIEGUE

1. El cordel principal se suspenderá de la popa, a unos 4,5 m sobre el nivel del agua, de tal manera que el cordel quede sobre el punto de hundimiento de la carnada.
2. El cordel principal deberá tener aproximadamente 3 mm de diámetro, una longitud mínima de 150 m y un dispositivo para crear tensión en el extremo, de manera que quede directamente detrás del barco aún cuando hubiera vientos cruzados.
3. A intervalos de 5 m desde el punto de unión al barco, se colgarán cinco cuerdas secundarias dobles de aproximadamente 3 mm de diámetro. La longitud de cada cuerda secundaria deberá fluctuar entre unos 3,50 m, en el extremo más cercano al barco, y unos 1,25 m para el quinto cordel. Cuando se despliegue el cordel principal, las cuerdas secundarias deberán tocar la superficie del agua y sumergir sus extremos en el agua de forma periódica, según sea el vaivén del buque. Se deberán fijar destorcedores en el cordel principal en el punto de remolque, antes y después del punto de unión de cada cuerda secundaria, e inmediatamente antes de fijar cualquier lastre al extremo del cordel principal. Cada cuerda secundaria deberá tener también un destorcedor en su punto de unión al cordel principal.



## ANEXO IV

**PROTOCOLOS EXPERIMENTALES DE LASTRADO DE LOS PALANGRES CONTEMPLADOS EN EL APARTADO 7 DEL ARTÍCULO 8**

## PROTOCOLO A

A1. Bajo la supervisión del observador científico, el buque deberá:

- a) calar un mínimo de cinco palangres con un mínimo de cuatro registradores de profundidad y tiempo (TDR) en cada línea de palangre;
- b) colocar los TDR de manera aleatoria en cada línea de palangre y entre un calado y otro;
- c) calcular la velocidad de hundimiento de cada TDR después de su izado a bordo, donde:
  - i) la velocidad de hundimiento se medirá como el promedio del tiempo que el TDR tarda en hundirse desde la superficie (0 m) hasta 15 m de profundidad, y
  - ii) la velocidad de hundimiento será de 0,3 m/s como mínimo;
- d) si no se consigue la velocidad mínima de hundimiento (0,3 m/s) en los 20 puntos del muestreo, se repetirá la prueba hasta lograr la velocidad mínima de hundimiento de 0,3 m/s en un total de 20 experimentos, y
- e) el equipo y los artes de pesca utilizados en las pruebas deberán ser iguales a los utilizados en la zona de la Convención.

A2. Durante la pesca, el observador científico de la CCRVMA deberá efectuar el seguimiento continuo del hundimiento del palangre para que el buque pueda seguir exento del requisito de calar los palangres por la noche. El buque deberá cooperar con el observador de la CCRVMA, quien:

- a) intentará colocar un TDR en cada calado de palangre durante el turno de trabajo del observador;
- b) cada siete días, colocará todos los TDR disponibles en un solo palangre para determinar la variabilidad de la velocidad de hundimiento a lo largo del cordel;
- c) colocará los TDR de manera aleatoria en cada línea de palangre y entre un calado y otro;
- d) calculará una velocidad individual de hundimiento de cada TDR después de su izado a bordo, y
- e) medirá la velocidad de hundimiento como el promedio del tiempo empleado en hundirse desde la superficie (0 m) a 15 m de profundidad.

A3. El buque deberá:

- a) garantizar que la velocidad de hundimiento sea de 0,3 m/s como mínimo;
- b) informar diariamente al responsable de la pesquería, y
- c) garantizar que los datos recopilados de las pruebas de hundimiento del palangre se registran en el formato aprobado y se transmiten al responsable de la pesquería al final de la campaña.

## PROTOCOLO B

B1. Bajo la supervisión del observador científico, el buque deberá:

- a) calar un mínimo de cinco palangres de la longitud máxima utilizada en la zona de la Convención con al menos cuatro botellas de prueba (véanse los puntos B5 a B9) en el tercio central del palangre;
- b) colocar las botellas en el palangre y entre distintos calados de manera aleatoria; deberán además ser colocadas entre lastres;
- c) calcular la velocidad de hundimiento de cada botella de prueba midiendo la velocidad a la que se hunde el palangre desde la superficie (0 m) a 10 m de profundidad;
- d) la velocidad de hundimiento será de 0,3 m/s como mínimo;
- e) si no se consigue la velocidad mínima de hundimiento (0,3 m/s) en los 20 puntos del muestreo (cuatro pruebas en cinco líneas), se repetirá la prueba hasta lograr un total de 20 pruebas con una velocidad mínima de hundimiento de 0,3 m/s, y
- f) el equipo y los artes de pesca utilizados en las pruebas deberán estar fabricados según las mismas especificaciones que los utilizados en la zona de la Convención.

B2. Durante la pesca, el observador científico de la CCRVMA deberá efectuar el seguimiento continuo del hundimiento del palangre para que el buque pueda seguir exento del requisito establecido en el apartado 8 del artículo 7. El buque deberá cooperar con el observador de la CCRVMA, quien:

- a) tendrá por objetivo efectuar una prueba de la botella en cada calado de palangre durante su turno de trabajo, teniendo en cuenta que la prueba debe efectuarse en el tercio central del cordel;
- b) cada siete días, colocará un mínimo de cuatro botellas de prueba en un mismo palangre para determinar la variabilidad de la velocidad de hundimiento a lo largo del cordel;

- c) colocará las botellas de prueba en un calado de palangre y entre distintos calados de manera aleatoria; las botellas deberán ser colocadas entre lastres;
  - d) calculará una velocidad individual de hundimiento por cada botella de prueba, y
  - e) calculará la velocidad de hundimiento del cordel midiendo la velocidad a la que se hunde el palangre desde la superficie (0 m) a 10 m de profundidad.
- B3. Durante las operaciones de pesca que realice en virtud de esta exención, el buque deberá:
- a) asegurarse de que los palangres están lastrados para mantener cada vez una velocidad de hundimiento de 0,3 m/s como mínimo;
  - b) informar diariamente a su autoridad nacional sobre los resultados de sus pruebas, y
  - c) garantizar que los datos recopilados de las pruebas de hundimiento del cordel se registran en el formato aprobado y se transmiten a la autoridad nacional pertinente al final de la campaña.
- B4. La prueba de la botella se efectuará de la manera que se describe a continuación.

#### Colocación de la botella

- B5. Se atarán firmemente alrededor del cuello de una botella de plástico de 750 ml <sup>(1)</sup> (flotabilidad aproximada de 0,7 kg) 10 m de cordel sintético de 2 mm, o su equivalente, con un mosquetón acoplado a un extremo. La longitud se medirá desde el punto de unión (extremo del mosquetón) hasta el cuello de la botella y el observador deberá revisarla cada dos o tres días.
- B6. Se forrará la botella con cinta adhesiva reflectante para permitir su observación durante la noche. Dentro de la botella se introducirá una hoja de papel resistente al agua con un número de identificación suficientemente grande para que pueda ser leído a algunos metros de distancia.

#### Prueba

- B7. Se vaciará la botella, se quitará el tapón y se enrollará el cordel alrededor de la botella para el calado. La botella con el cordel atado se acoplará al palangre <sup>(2)</sup>, en el punto medio entre lastres (punto de unión).
- B8. El observador registrará el número de segundos transcurridos entre el momento en que el punto de unión toque el agua (t1) <sup>(3)</sup> y el momento en que la botella esté totalmente sumergida (t2). El resultado de la prueba se calcula de la manera siguiente:
- $$\text{Velocidad de hundimiento} = 10 / (t2 - t1)$$
- B9. El resultado deberá ser igual o superior a 0,3 m/s. Estos datos deberán registrarse en el espacio indicado en el cuaderno electrónico de a bordo del observador.

---

<sup>(1)</sup> Se utilizará una botella de agua de plástico duro con un tapón de rosca de plástico. Se quitará el tapón de la botella para que pueda llenarse de agua después de hundirla y así poder volver a utilizar la botella de plástico en lugar de dejar que se destruya por la presión del agua.

<sup>(2)</sup> En los palangres automáticos, se atará al cordel principal; en el sistema de palangre español, se atará a la cuerda secundaria.

<sup>(3)</sup> Se recomienda el uso de prismáticos para observar la prueba, especialmente en condiciones de mal tiempo.

## ANEXO V

## NORMAS RELATIVAS A LAS CAPTURAS ACCESORIAS EN LA PESCA EFECTUADA EN LA ZONA DE LA CONVENCION

## A. PESQUERÍAS REGULADAS

1. Si, durante la pesca dirigida al *Dissostichus eleginoides* en la subzona estadística FAO 48.3, las capturas accesorias de cualquier especie son iguales o superiores a 1 t en cada lance o calada, el buque deberá desplazarse a otra posición que se halle como mínimo a 5 millas náuticas de distancia y, durante cinco días como mínimo, no deberá regresar a ninguna posición situada a menos de 5 millas náuticas de distancia desde aquella en que las capturas accesorias hayan superado el límite de 1 t.
2. Si, durante la pesca dirigida al *Champscephalus gunnari* en la subzona estadística FAO 48.3, las capturas accesorias, en cada lance o calada, de cualquiera de las especies siguientes: *Chaenocephalus aceratus*, *Gobionotothen gibberifrons*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Notothenia rossii* o *Pseudochaenichthys georgianus*,
  - a) superan los 100 kg y exceden en un 5 % el peso de la captura total de todas las especies de pescado, o
  - b) son iguales o superiores a 2 t,el buque se desplazará a otra posición de pesca que se halle como mínimo a 5 millas náuticas de distancia. Durante un período de cinco días como mínimo, no regresará a ninguna posición situada a menos de 5 millas náuticas de distancia desde el lugar en que las capturas accesorias de las especies mencionadas hayan superado el límite del 5 %.
3. Si, durante la pesca dirigida al *Dissostichus eleginoides* o al *Champscephalus gunnari* en la división estadística FAO 58.5.2, las capturas accesorias en cualquier lance de *Channichthys rhinoceratus*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Macrourus* spp. o rayas son iguales o superiores a 2 t, el buque no volverá a utilizar el mismo método de pesca en ninguna posición situada dentro de un radio de 5 millas náuticas alrededor de la posición en que las capturas accesorias de las especies mencionadas hayan superado las 2 t durante un período de al menos cinco días.

Si, durante las pesquerías mencionadas, las capturas accesorias en un lance de cualquier otra especie de capturas accesorias para las que se hayan impuesto límites en virtud de la normativa comunitaria son iguales o superiores a 1 t, el buque no volverá a utilizar el mismo método de pesca en ninguna posición situada dentro de un radio de 5 millas náuticas alrededor de la posición en que las capturas accesorias de las especies mencionadas hayan superado 1 t durante un período de al menos cinco días.
4. Si, durante la pesca dirigida al *Electrona carlsbergi* en la subzona estadística FAO 48.3, las capturas accesorias por lance de una especie distinta de la perseguida:
  - a) superan los 100 kg y exceden en un 5 % el peso de la captura total de todas las especies de pescado, o
  - b) son iguales o superiores a 2 t,el buque se desplazará a otra posición de pesca que se halle como mínimo a 5 millas náuticas de distancia. Durante un período de al menos cinco días, no regresará dentro de un radio de 5 millas náuticas desde el lugar en que las capturas accesorias de especies distintas de las especies perseguidas superaron el límite del 5 %.
5. Por posición en que las capturas accesorias hayan superado las cantidades mencionadas en los puntos 1 a 4 se entenderá el trayecto seguido por el buque pesquero desde el punto en que haya desplegado el arte de pesca hasta el punto en que lo haya recogido a bordo.

## B. NUEVAS PESQUERÍAS Y PESQUERÍAS EXPLORATORIAS

1. Si las capturas accesorias de una especie son iguales o superiores a 1 t en cualquier lance o calada, el buque deberá trasladarse a otra posición situada a una distancia de 5 millas náuticas como mínimo. Durante un período de al menos cinco días, no regresará dentro de un radio de 5 millas náuticas desde el lugar en que las capturas accesorias hayan superado el límite de 1 t. Por la posición en que las capturas accesorias han superado 1 t se entenderá el trayecto seguido por el buque pesquero desde el punto en que haya desplegado el arte de pesca hasta el punto en que se haya recogido a bordo.
2. A los efectos de lo dispuesto en el punto 1:
  - a) «captura accesoria» será la constituida por capturas de cualquier especie aparte de la especie perseguida;
  - b) «*Macrourus* spp.» y «rayas» se considerarán separadamente.

## ANEXO VI

**ARRASTRES EXPERIMENTALES EN LA PESCA DE *CHAMPSOCEPHALUS GUNNARI* EN LA SUBZONA ESTADÍSTICA FAO 48.3 DURANTE EL PERÍODO DE REPRODUCCIÓN**

1. En la zona de Shag/Black Rocks, deberán efectuarse 12 lances experimentales y se distribuirán entre los cuatro sectores que se ilustran en la figura 1: cuatro en cada uno de los sectores NO y SE y dos en cada uno de los sectores NE y SO. Además, se realizarán otros ocho lances experimentales en la plataforma al noroeste de Georgia del Sur, en aguas de menos de 300 m de profundidad, tal como se ilustra en la figura 1.
2. Los lances experimentales deberán distanciarse entre sí 5 millas náuticas como mínimo. La distancia entre los lances debe permitir la cobertura entre ambas zonas, con el fin de facilitar información sobre la longitud, sexo, madurez y peso de las capturas de *Champscephalus gunnari*.
3. Si durante el trayecto hacia Georgia del Sur se localizasen concentraciones de peces, deberán pescarse de forma complementaria a los lances experimentales.
4. La duración de los lances experimentales será de 30 minutos como mínimo con la red calada en la profundidad de captura. Durante el día, la red deberá colocarse cerca del fondo.
5. El muestreo de las capturas de todos los lances experimentales deberá ser efectuado por el observador científico que se encuentre a bordo. En la medida de lo posible, las muestras deberán comprender al menos 100 peces, que serán seleccionados conforme a las técnicas estándar de muestreo aleatorio. Se examinarán todos los peces de la muestra para determinar por lo menos su longitud, sexo y madurez y, si fuera posible, su peso. Si la importancia de la captura y el tiempo lo permiten, se examinará un mayor número de peces.

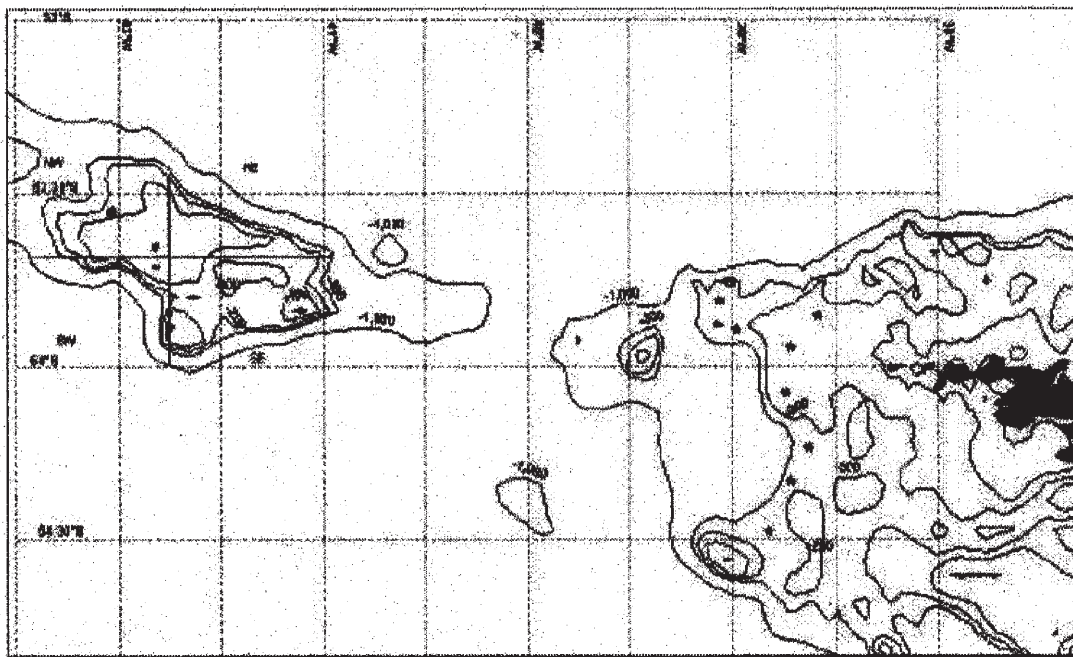


Figura 1

Distribución geográfica de 20 lances experimentales de *Champscephalus gunnari* en la zona de Shag Rocks (12) y en Georgia del Sur (8) del 1 de marzo al 31 de mayo. La posición de los lances (asteriscos) alrededor de Georgia del Sur es puramente ilustrativa.

## ANEXO VII

**FUNCIONES Y TAREAS DE LOS OBSERVADORES CIENTÍFICOS A BORDO DE LOS BUQUES QUE PARTICIPAN EN LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA O EN LA EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS MARINOS VIVOS EN LA ZONA DE LA CONVENCION, CONTEMPLADAS EN EL APARTADO 2 DEL ARTÍCULO 15**

- A. La función de los observadores científicos a bordo de los buques que se dedican a la investigación científica o en la explotación de los recursos marinos vivos es observar e informar sobre las actividades pesqueras en la zona de la Convención, teniendo debidamente en cuenta los objetivos y principios de ésta.
- B. En el cumplimiento de esta función, los observadores científicos deberán desempeñar las siguientes tareas, utilizando los impresos de observación aprobados por el Comité científico de la CCVRMA:
- a) tomar nota de las operaciones del buque (por ejemplo, tiempo dedicado a la investigación, pesca, navegación, etc., y detalles de los lances);
  - b) tomar muestras de las capturas para determinar sus características biológicas;
  - c) registrar los datos biológicos por especie capturada;
  - d) registrar las capturas accesorias, su cantidad y los demás datos biológicos;
  - e) registrar el número de aves y mamíferos marinos enredados entre los residuos y su mortalidad accidental;
  - f) anotar el procedimiento utilizado para calcular el peso de la captura y recopilar los datos sobre el factor de conversión entre el peso del producto vivo y el peso del producto final, si el registro de la captura se efectúa en peso del producto transformado;
  - g) preparar informes sobre sus observaciones mediante los impresos de observación aprobados por el Comité científico y presentarlos a sus autoridades respectivas;
  - h) entregar una copia de los informes a los capitanes de los buques;
  - i) colaborar con el capitán del buque, si éste así lo solicita, en los procedimientos de registro y de declaración de las capturas;
  - j) realizar otras tareas estipuladas de mutuo acuerdo entre las partes interesadas en el acuerdo bilateral aplicable;
  - k) recopilar datos concretos sobre los buques pesqueros avistados en la zona de la Convención, en particular la identificación del tipo de buque, su posición y actividades, y
  - l) recopilar información sobre la pérdida de artes de pesca y el vertido de residuos de los buques al mar.
-

**REGLAMENTO (CE) Nº 601/2004 DEL CONSEJO****de 22 de marzo de 2004****por el que se establecen determinadas medidas de control aplicables a las actividades pesqueras en la zona de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos y se derogan los Reglamentos (CEE) nº 3943/90, (CE) nº 66/98 y (CE) nº 1721/1999**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, su artículo 37,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(1)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, denominada en lo sucesivo «la Convención», fue aprobada por la Comunidad mediante la Decisión 81/691/CEE del Consejo <sup>(2)</sup> y entró en vigor en la Comunidad el 21 de mayo de 1982.
- (2) La Convención establece un marco para la cooperación regional en materia de conservación y gestión de los recursos vivos marinos antárticos mediante la creación de una Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, denominada en lo sucesivo «la CCRVMA», y la adopción por esta última de medidas de conservación vinculantes para las Partes contratantes.
- (3) La Comunidad, como Parte contratante de la Convención, debe velar por que las medidas de conservación adoptadas por la CCRVMA se apliquen a los buques pesqueros comunitarios.
- (4) Entre esas medidas, se encuentran numerosas normas y disposiciones relativas al control de las actividades pesqueras en la zona regulada por la Convención que deben integrarse en el Derecho comunitario como disposiciones específicas que completen las del Reglamento (CEE) nº 2847/93 del Consejo, de 12 de octubre de 1993, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común <sup>(3)</sup>, con arreglo al apartado 3 del artículo 1 de éste.

- (5) Algunas de esas disposiciones específicas fueron incorporadas al Derecho comunitario por el Reglamento (CEE) nº 3943/90 del Consejo, de 19 de diciembre de 1990, relativo a la aplicación del sistema de observación e inspección establecido con arreglo al artículo XXIV de la Convención sobre la conservación de los recursos vivos marinos antárticos <sup>(4)</sup>, por el Reglamento (CE) nº 66/98 del Consejo, de 18 de diciembre de 1997, por el que se establecen determinadas medidas de conservación y de control aplicables a las actividades de pesca en el Antártico <sup>(5)</sup>, y por el Reglamento (CE) nº 1721/1999 del Consejo, de 29 de julio de 1999, por el que se establecen determinadas medidas de control con respecto a los buques que enarbolan pabellón de las Partes no contratantes del Convenio para la conservación de los recursos vivos marinos antárticos <sup>(6)</sup>.
- (6) Con vistas a la aplicación de las nuevas medidas de conservación adoptadas por la CCRVMA, procede derogar los mencionados Reglamentos y sustituirlos por un Reglamento único que reúna las disposiciones específicas en materia de control de las actividades pesqueras que se derivan de las obligaciones de la Comunidad en su calidad de Parte contratante de la Convención.
- (7) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben adoptarse 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 Comisión <sup>(7)</sup>.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## CAPÍTULO I

## OBJETO Y DEFINICIONES

## Artículo 1

## Objeto

1. En el presente Reglamento se establecen los principios generales y las condiciones correspondientes a la aplicación, por parte de la Comunidad:

<sup>(1)</sup> Dictamen emitido el 16 de diciembre de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> DO L 252 de 5.9.1981, p. 26.

<sup>(3)</sup> DO L 261 de 20.10.1993, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1954/2003 (DO L 289 de 7.11.2003, p. 1).

<sup>(4)</sup> DO L 379 de 31.12.1990, p. 45.

<sup>(5)</sup> DO L 6 de 10.1.1998, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2742/1999 (DO L 341 de 31.12.1999, p. 1).

<sup>(6)</sup> DO L 203 de 3.8.1999, p. 14.

<sup>(7)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- a) de las medidas de control aplicables a los buques pesqueros que enarbolan pabellón de las Partes contratantes de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, denominada en lo sucesivo «la Convención», que faenen en la zona de la Convención en aguas no sujetas a jurisdicciones nacionales;
  - b) del régimen para fomentar el cumplimiento, por parte de los buques de las Partes no contratantes de la Convención, de las medidas de conservación de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, denominada en lo sucesivo «la CCRVMA».
2. El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de las disposiciones de la Convención y se aplicará observando los objetivos y los principios de la misma, así como las disposiciones del Acta final de la Conferencia en la que fue adoptada.
- iii) datos sobre capturas y esfuerzo pesquero de las dos últimas campañas;
  - f) «pesquería exploratoria»: la pesquería que ya no se considera una «nueva pesquería» en el sentido de la letra e) y cuyo carácter exploratorio permanezca hasta que se recoPILE la suficiente información para:
    - i) evaluar la distribución, abundancia y demografía de las especies principales, con objeto de calcular el rendimiento potencial de la pesquería,
    - ii) cuantificar los posibles efectos de la actividad pesquera en las especies dependientes y asociadas,
    - iii) que el Comité científico de la CCRVMA pueda formular recomendaciones sobre el nivel adecuado de capturas, el esfuerzo y los artes de pesca, en su caso;
  - g) «inspector de la CCRVMA»: un inspector nombrado por una Parte contratante de la Convención para la aplicación del régimen de control mencionado en el apartado 1 del artículo 1;
  - h) «régimen de inspección de la CCRVMA»: el documento que lleve ese nombre, adoptado por la CCRVMA, relativo al control y la inspección en el mar de los buques que enarbolan pabellón de una Parte contratante de la Convención;
  - i) «buque de una Parte no contratante»: buque que enarbola pabellón de una Parte no contratante de la Convención y que ha sido avistado mientras realizaba actividades pesqueras en la zona de la Convención;
  - j) «Parte contratante»: Parte contratante de la Convención;
  - k) «buque de una Parte contratante»: buque pesquero que enarbola pabellón de una Parte contratante de la Convención;
  - l) «avistamiento»: cualquier observación de un buque que enarbole pabellón de una Parte no contratante realizada por un buque que enarbole pabellón de una Parte contratante y que se encuentre faenando en la zona de la Convención, o por una aeronave matriculada en una Parte contratante que sobrevuele la zona de la Convención, o por un inspector de la CCRVMA;
  - m) «actividad INDNR»: actividad pesquera ilegal, no declarada y no reglamentada en la zona de la Convención;
  - n) «buque INDNR»: cualquier buque que esté practicando una actividad pesquera ilegal, no declarada y no reglamentada en la zona de la Convención.

## Artículo 2

### Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «zona de la Convención»: la zona de aplicación de la Convención, tal como se define en el artículo I de ésta;
- b) «convergencia antártica»: una línea que une los siguientes puntos a lo largo de los paralelos y meridianos: 50° S, 0°-50° S, 30° E-45° S, 30° E-45° S, 80° E-55° S, 80° E-55° S, 150° E-60° S, 150° E-60° S, 50° O-50° S, 50° O-50° S, 0°;
- c) «buque pesquero comunitario»: todo buque pesquero que enarbole pabellón de un Estado miembro de la Comunidad y esté matriculado en la Comunidad, que capture y conserve a bordo organismos marinos procedentes de los recursos marinos vivos de la zona de la Convención;
- d) «sistema SLB»: sistema de localización de buques por satélite instalado a bordo de los buques pesqueros comunitarios de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 2847/93;
- e) «nueva pesquería»: la pesquería que explote una especie utilizando un método de pesca especial en una subzona FAO Antártico y con respecto a la cual la CCRVMA nunca haya recibido:
  - i) información sobre la distribución, abundancia, demografía, rendimiento potencial e identidad de las poblaciones, obtenida mediante estudios o investigaciones exhaustivas o gracias a campañas exploratorias,
  - ii) datos sobre capturas y esfuerzo pesquero, o

## CAPÍTULO II

## ACCESO A LA ACTIVIDAD PESQUERA EN LA ZONA DE LA CONVENCIÓN

## Artículo 3

## Permiso de pesca especial

1. Únicamente estarán autorizados a pescar, llevar a bordo, transbordar y desembarcar recursos pesqueros procedentes de la zona de la Convención los buques pesqueros comunitarios que posean un permiso de pesca especial expedido por el Estado miembro de su pabellón de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1627/94 del Consejo <sup>(1)</sup>, y lo estarán en las condiciones enunciadas en dicho permiso.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión, por vía informática, y en un plazo de tres días a partir de la fecha de concesión del permiso mencionado en el apartado 1, la siguiente información sobre el buque objeto del permiso:

- a) nombre del buque;
- b) período durante el cual estará autorizado a pescar en la zona de la Convención, con indicación de la fecha de inicio y fin de las actividades;
- c) zona o zonas de pesca;
- d) especie o especies perseguidas;
- e) artes de pesca utilizados.

La Comisión remitirá la información lo antes posible a la Secretaría de la CCRVMA.

3. La información transmitida por los Estados miembros a la Comisión incluirá asimismo el número interno del registro de la flota, de acuerdo con el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 2090/98 de la Comisión, de 30 de septiembre de 1998, relativo al registro comunitario de buques pesqueros <sup>(2)</sup>, además de los datos del puerto de amarre del buque, el nombre del propietario o del fletador del buque y la confirmación de que el capitán ha sido informado de las medidas vigentes en la zona de la Convención en que el buque tiene previsto faenar.

4. Los apartados 1, 2 y 3 se aplicarán sin perjuicio de las disposiciones específicas establecidas en los artículos 5 a 8.

5. Los Estados miembros no expedirán permisos de pesca especiales a los buques que se dediquen a la pesca con palangre en la zona de la Convención y no se ajusten a lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 8 del Reglamento (CE) nº 600/2004 del Consejo, de 22 de marzo de 2004, por el que se establecen determinadas medidas técnicas aplicables a las actividades pesqueras en la zona de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos <sup>(3)</sup>.

6. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

## Artículo 4

## Normas generales de conducta

1. El permiso de pesca especial contemplado en el artículo 3, o una copia compulsada del mismo, deberá llevarse siempre a bordo del buque y podrá ser controlado en todo momento por un inspector de la CCRVMA.

2. Cada Estado miembro velará por que todos los buques de pesca comunitarios que enarboleden su pabellón le comuniquen su entrada y salida de cada puerto, su entrada y salida de la zona de la Convención y sus movimientos entre las subzonas y divisiones estadísticas de la FAO.

3. Los Estados miembros comprobarán la información a que se refiere el apartado 2 cotejándola con los datos recibidos a través de los sistemas SLB en funcionamiento a bordo de los buques pesqueros comunitarios y la enviarán a la Comisión por vía informática en los dos días siguientes a la fecha de su recepción. La Comisión remitirá inmediatamente la información a la Secretaría de la CCRVMA.

4. En caso de avería técnica del sistema SLB a bordo de un buque pesquero comunitario, el Estado miembro del pabellón comunicará lo antes posible a la CCRVMA, con copia a la Comisión, el nombre del buque y la fecha, la hora y la posición de éste en el momento en que el sistema SLB haya dejado de funcionar. El Estado miembro del pabellón informará inmediatamente a la CCRVMA, con copia a la Comisión, cuando el sistema SLB vuelva a ponerse en funcionamiento.

## Artículo 5

## Acceso a la pesca de la centolla

1. Los Estados miembros del pabellón notificarán a la Comisión la intención de sus buques pesqueros comunitarios de pescar centolla en la subzona estadística FAO 48.3. La notificación se efectuará cuatro meses antes de la fecha de comienzo de la pesca e incluirá el número interno del registro de la flota y el plan de investigación y pesca del buque en cuestión.

2. La Comisión estudiará la notificación, comprobará si cumple la normativa aplicable e informará de sus conclusiones al Estado miembro. El Estado miembro podrá expedir el permiso de pesca especial tan pronto como reciba las conclusiones de la Comisión o bien en un plazo de diez días hábiles a partir de la notificación de las mismas. La Comisión informará a la CCRVMA, a más tardar tres meses antes de la fecha del comienzo de la pesca.

3. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

<sup>(1)</sup> DO L 171 de 6.7.1994, p. 7.

<sup>(2)</sup> DO L 266 de 1.10.1998, p. 27; Reglamento derogado por el Reglamento (CE) nº 26/2004 (DO L 5 de 9.1.2004, p. 25).

<sup>(3)</sup> Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

## Artículo 6

**Acceso a las nuevas pesquerías**

1. La explotación de una nueva pesquería en la zona de la Convención queda prohibida a no ser que haya sido autorizada de conformidad con lo establecido en los apartados 2 a 5.

2. Sólo podrán participar en las nuevas pesquerías aquellos buques que estén equipados y configurados de tal modo que puedan cumplir todas las medidas de conservación adoptadas por la CCRVMA. Los buques que figuren en la lista de buques INDNR de la CCRVMA a que se refiere el artículo 29 no podrán participar en las nuevas pesquerías.

3. El Estado miembro del pabellón de que se trate notificará a la Comisión, a más tardar cuatro meses antes de la reunión anual de la CCRVMA, la intención de un buque pesquero comunitario de explotar una nueva pesquería en la zona de la Convención.

La notificación estará acompañada de cuanta información disponga el Estado miembro sobre los aspectos siguientes:

- a) características de la pesquería, es decir, especies perseguidas, métodos de pesca, región propuesta y mínimo de capturas necesario para que la pesquería resulte viable;
- b) información biológica obtenida mediante campañas exhaustivas de investigación y evaluación sobre distribución, abundancia, población e identidad de las poblaciones;
- c) datos sobre las especies dependientes y asociadas y sobre la probabilidad de que tales especies se vean afectadas de algún modo por la pesquería propuesta;
- d) información de otras pesquerías de la región o de pesquerías similares situadas en otras zonas que pueda facilitar la evaluación del rendimiento potencial.

4. La Comisión transmitirá a la CCRVMA, para su examen, la información facilitada de conformidad con el apartado 3, junto con toda la información pertinente que tenga a su disposición.

5. Cuando la CCRVMA apruebe una nueva pesquería, ésta será autorizada:

- a) por la Comisión, en caso de que la CCRVMA no haya adoptado medidas de conservación con respecto a la nueva pesquería, o
- b) por el Consejo, por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión, en todos los demás casos.

6. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

## Artículo 7

**Acceso a las pesquerías exploratorias**

1. La explotación de una pesquería exploratoria en la zona de la Convención queda prohibida a no ser que haya sido autorizada de conformidad con lo establecido en los apartados 2 a 7.

2. Sólo podrán participar en las pesquerías exploratorias aquellos buques que estén equipados y configurados de tal modo que puedan cumplir todas las medidas de conservación adoptadas por la CCRVMA.

Los buques que figuren en la lista de buques INDNR de la CCRVMA a que se refiere el artículo 29 no podrán participar en las pesquerías exploratorias.

3. Todo Estado miembro que intervenga en una pesquería exploratoria o que tenga la intención de autorizar el ingreso de un buque a la pesquería deberá preparar un plan de operaciones de pesca y de investigación que comunicará directamente a la CCRVMA antes de una fecha fijada por ésta, con copia a la Comisión.

El plan incluirá cuanta información disponga el Estado miembro sobre los aspectos siguientes:

- a) una descripción sobre la conformidad de las actividades del Estado miembro con el plan de recopilación de datos elaborado por el Comité científico de la CCRVMA;
- b) características de la pesquería exploratoria, incluidos las especies perseguidas, los métodos de pesca, la zona y los niveles máximos de captura propuestos para la campaña siguiente;
- c) información biológica obtenida mediante campañas exhaustivas de investigación o evaluación sobre distribución, abundancia, población e identidad de las poblaciones;
- d) datos de las especies dependientes y asociadas y posibilidad de que tales especies sean afectadas negativamente de cualquier manera por la pesquería propuesta;
- e) información de otras pesquerías de la región o de pesquerías similares situadas en otras zonas que pueda facilitar la evaluación del rendimiento potencial.

4. Los Estados miembros que intervengan en una pesquería exploratoria comunicarán cada año a la CCRVMA, con copia a la Comisión, antes de que finalice el plazo acordado en la CCRVMA, la información que se especifica en el plan de recopilación de datos actualizado por el Comité científico de la CCRVMA para la pesquería de que se trate.

El Estado miembro que no haya presentado la información especificada en el plan de recopilación de datos correspondiente a la última campaña de pesca no estará autorizado para continuar la pesca exploratoria mientras no envíe dicha información a la CCRVMA, con copia a la Comisión, y el Comité científico de la CCRVMA no haya tenido la posibilidad de examinar la información.

5. Antes de autorizar a sus buques a participar en una pesquería exploratoria en curso, el Estado miembro deberá notificarlo a la CCRVMA al menos tres meses antes de la próxima reunión anual de ésta. Dicho Estado miembro no podrá autorizar a sus buques a participar en la pesquería exploratoria hasta que concluya dicha reunión.

6. Al menos tres meses antes del comienzo de cada campaña de pesca, los Estados miembros deberán comunicar directamente a la Secretaría de la CCRVMA, con copia a la Comisión, el nombre, tipo, tamaño, matrícula y señal de llamada de los buques que participen en la pesca exploratoria.

7. La capacidad y el esfuerzo pesqueros estarán restringidos mediante un límite de capturas precautorio que no excederá del necesario para obtener la información que se especifica en el plan de recopilación de datos, y que se requiere para efectuar las evaluaciones descritas en la letra f) del artículo 2.

8. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

#### Artículo 8

##### Acceso a la investigación científica

1. Los Estados miembros cuyos buques tengan intención de realizar investigaciones científicas en las que las capturas estimadas se cifren en menos de 50 toneladas de peces, con un máximo de 10 toneladas de *Dissostichus* spp. y menos de un 0,1 % de un límite de capturas establecido de kril, calamar y centolla, presentarán directamente a la CCRVMA los datos siguientes, así como una copia de los mismos a la Comisión:

- a) nombre del buque;
- b) marcas externas de identificación del buque;
- c) división y subzona en la que se vaya a realizar la investigación;
- d) fechas previstas de entrada y salida en la zona de la Convención;

e) objeto de la investigación;

f) equipo de pesca que probablemente se vaya a utilizar.

2. Los buques comunitarios a que se refiere el apartado 1 estarán exentos del cumplimiento de las medidas de conservación relativas a la dimensión de malla, la prohibición de determinados tipos de artes de pesca, las zonas vedadas, las temporadas de pesca y los límites de talla, así como los requisitos del sistema de declaración excepto los establecidos en el apartado 6 del artículo 9 y en el apartado 1 del artículo 16.

3. Los Estados miembros cuyos buques tengan intención de realizar investigaciones científicas en las que las capturas estimadas se cifren en más de 50 toneladas o incluyan más de 10 toneladas de *Dissostichus* spp. o más del 0,1 % de un límite determinado de capturas de kril, calamar o centolla, presentarán a la CCRVMA los planes de investigación conforme a las orientaciones y formatos normalizados adoptados por el Comité científico de la CCRVMA, para su examen, con copia a la Comisión, al menos seis meses antes de la fecha prevista para el inicio de la investigación. Hasta que la CCRVMA finalice el examen y notifique su decisión, no podrá procederse a la pesca prevista para fines de investigación.

4. Los Estados miembros deberán notificar a la CCRVMA, con copia a la Comisión, los datos de las capturas y del esfuerzo por lance resultantes de cualquier investigación científica que se rija por los apartados 1, 2 y 3. Deberán remitir a la CCRVMA un resumen de los resultados, con copia a la Comisión, dentro de los 180 días siguientes a la fecha de conclusión de las actividades de investigación. Asimismo, remitirán a la CCRVMA, con copia a la Comisión, un informe completo en un plazo de 12 meses a partir de la fecha de conclusión de las actividades de investigación.

5. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

### CAPÍTULO III

#### SISTEMA DE DECLARACIÓN DE DATOS

##### SECCIÓN 1

##### DECLARACIÓN DE CAPTURAS Y ESFUERZO PESQUERO

#### Artículo 9

##### Declaración de capturas y esfuerzo pesquero

1. Los buques pesqueros comunitarios estarán sujetos a los tres sistemas de declaración de capturas y esfuerzo pesquero correspondientes a los períodos de declaración mencionados en los artículos 10, 11 y 12, en función de las especies y las zonas, subzonas y divisiones estadísticas de la FAO de que se trate.

2. El sistema de declaración de capturas y esfuerzo pesquero incluirá la siguiente información, correspondiente al período de declaración de que se trate:

- a) nombre del buque;

b) marcas externas de identificación del buque;

c) capturas totales de las especies perseguidas;

d) días y horas totales de pesca;

e) capturas de todas las especies y capturas accesorias conservadas a bordo durante el período de declaración;

f) en el caso de la pesca con palangre, número de anzuelos.

3. Los capitanes de los buques pesqueros comunitarios presentarán una declaración de capturas y esfuerzo pesquero a las autoridades competentes del Estado miembro de su pabellón, a más tardar un día después de la fecha en que finalice el correspondiente período de declaración mencionado en los artículos 10, 11 y 12.

4. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, por vía informática, a más tardar dentro de los tres días siguientes a la fecha en que finalice cada período de declaración, la declaración de capturas y esfuerzo pesquero remitida por cada buque pesquero que enarbole su pabellón y esté matriculado en la Comunidad. En cada declaración de capturas y esfuerzo pesquero se especificará el período de declaración de que se trate.

5. La Comisión comunicará a la CCRVMA, a más tardar dentro de los cinco días siguientes a la fecha en que finalice cada período de declaración, las declaraciones de capturas y esfuerzo pesquero que haya recibido con arreglo al apartado 3.

6. Los sistemas de declaración de capturas y esfuerzo pesquero se aplicarán a las especies capturadas con fines de investigación científica, siempre que las capturas realizadas en un período concreto superen las cinco toneladas, excepto en los casos de que se apliquen normas específicas a una especie concreta.

7. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

#### Artículo 10

##### **Sistema de declaración mensual de capturas y esfuerzo pesquero**

1. En lo que respecta al sistema de declaración mensual de capturas y esfuerzo pesquero, el período de declaración coincidirá con el mes civil.

2. El presente sistema se aplicará a:

- a) la pesca de *Electrona carlsbergi* en la subzona estadística FAO 48.3;
- b) la pesca de *Euphausia superba* en la zona estadística FAO 48 y las divisiones estadísticas FAO 58.4.2 y 58.4.1.

3. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

#### Artículo 11

##### **Sistema de declaración de capturas y esfuerzo pesquero por período de diez días**

1. En lo que respecta al sistema de declaración de capturas y esfuerzo pesquero por períodos de diez días, cada mes civil se dividirá en tres períodos de declaración, designados por las letras A, B y C, que abarcarán del día 1 al 10, del día 11 al 20, y del día 21 al último día del mes, respectivamente.

2. El presente sistema se aplicará a:

- a) la pesca de *Champsocephalus gunnari* y *Dissostichus eleginoides* y otras especies de aguas profundas en la división estadística FAO 58.5.2;
- b) la pesca exploratoria de calamar *Martialia hyadesi* en la subzona FAO 48.3;
- c) la pesca de centolla, *Paralomis* spp. (orden Decapoda, suborden Reptantia), en la subzona estadística FAO 48.3, excepto la efectuada durante la primera fase del régimen de la CCRVMA de pesca experimental para esta misma especie y subzona.

3. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

#### Artículo 12

##### **Sistema de declaración de capturas y esfuerzo pesquero por períodos de cinco días**

1. En lo que respecta al sistema de declaración de capturas y esfuerzo pesquero por períodos de cinco días, cada mes civil se dividirá en seis períodos de declaración, designados por las letras A, B, C, D, E y F y que abarcarán del día 1 al 5, del día 6 al 10, del día 11 al 15, del día 16 al 20, del día 21 a 25 y del día 26 al último día del mes, respectivamente.

2. El presente sistema se aplicará, por campaña de pesca, a:

- a) la pesca de *Champsocephalus gunnari* en la subzona estadística FAO 48.3;
- b) la pesca de *Dissostichus eleginoides* en las subzonas estadísticas FAO 48.3 y 48.4;
- c) la pesca experimental de *Dissostichus eleginoides* en toda la zona de la Convención, en los rectángulos detallados definidos en la letra d) del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 600/2004.

3. Tras la notificación de la CCRVMA del cierre de una pesquería por defecto de comunicación de la declaración de capturas y esfuerzo pesquero a que se refiere el presente artículo, el buque o buques en cuestión interrumpirán inmediatamente sus actividades en la pesquería de que se trate. Dichos buques no recibirán la autorización de reanudar sus actividades en esa pesquería hasta que presenten a la CCRVMA la declaración que falte o, en su caso, una explicación de las dificultades técnicas que justifiquen la ausencia de declaración.

4. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

## SECCIÓN 2

**SISTEMAS DE DECLARACIÓN MENSUAL DE DATOS DETALLADOS PARA LA PESCA CON REDES DE ARRASTRE, PALANGRES Y NASAS**

## Artículo 13

**Sistema de declaración mensual de datos detallados de capturas y esfuerzo pesquero**

1. Cada temporada de pesca, los buques pesqueros comunitarios comunicarán a las autoridades competentes del Estado miembro de su pabellón, a más tardar el decimoquinto día del mes siguiente al mes de la pesca, los datos detallados de capturas y esfuerzo pesquero correspondientes al mes en cuestión y a la pesca de arrastre, con palangres o con nasas, según los casos, de las especies y en las zonas siguientes:

- a) *Champscephalus gunnari* en la división estadística FAO 58.5.2 y la subzona FAO 48.3;
- b) *Dissostichus eleginoides* en las subzonas estadísticas FAO 48.3 y 48.4;
- c) *Dissostichus eleginoides* en la división estadística FAO 58.5.2;
- d) *Electrona carlsbergi* en la subzona estadística FAO 48.3;
- e) *Martialia hyadesi* en la subzona estadística FAO 48.3;
- f) *Paralomis* spp. (orden *Decapoda*, suborden *Reptantia*), en la subzona estadística FAO 48.3, excepto los capturados durante la primera fase del régimen de la CCRVMA de pesca experimental para esta misma especie y subzona.

2. Los datos se declararán por calado, cuando se trate de las pesquerías contempladas en las letras b) y f) del apartado 1, y por lance, en los demás casos.

3. Todas las capturas de especies perseguidas y accesorias deberán ser declaradas por especies. Entre los datos se incluirá el número de aves y mamíferos marinos capturados, liberados o muertos de cada especie.

4. Al final de cada mes civil, los Estados miembros transmitirán los datos a que se refieren los apartados 1, 2 y 3 a la Comisión, que, a su vez, los transmitirá inmediatamente a la CCRVMA.

5. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

## Artículo 14

**Sistema de declaración mensual de los datos biológicos detallados**

1. Los buques pesqueros comunitarios comunicarán a las autoridades competentes del Estado miembro del pabellón, en las mismas condiciones y por las mismas pesquerías que las

contempladas en el artículo 13, una muestra representativa de las mediciones de composición de longitud de las especies perseguidas y de las especies accesorias capturadas en la pesquería.

2. Las mediciones de la longitud del pescado deberán efectuarse teniendo en cuenta la longitud total con una aproximación de un centímetro por defecto y las muestras representativas de la composición de longitud se deberán tomar en un único rectángulo detallado (0,5° de latitud por 1° de longitud). Cuando un buque pase de un rectángulo a otro en el curso de un mes, presentará por separado las composiciones de longitud correspondientes a cada rectángulo.

3. En lo que respecta a los datos relativos a la pesquería mencionada en la letra d) del apartado 1 del artículo 13, la muestra representativa estará compuesta por un mínimo de 500 peces.

4. Al final de cada mes, los Estados miembros transmitirán las notificaciones recibidas a la Comisión, que a su vez las comunicará inmediatamente a la CCRVMA.

5. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

## Artículo 15

**Cierre de una pesquería por falta de declaración**

Cuando la CCRVMA notifique a un Estado miembro el cierre de una pesquería por falta de comunicación de una de las declaraciones establecidas en los artículos 13 y 14, dicho Estado miembro hará que los buques que participen en esa pesquería interrumpan inmediatamente las actividades en la pesquería en cuestión.

## SECCIÓN 3

**COMUNICACIÓN ANUAL DE LAS CAPTURAS**

## Artículo 16

**Datos de las capturas totales**

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento (CEE) n° 2847/93, los Estados miembros notificarán a la Comisión, antes del 31 de julio de cada año, las capturas totales correspondientes al año anterior, efectuadas por los buques pesqueros comunitarios que enarbolan su pabellón, desglosadas por buque.

2. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

## Artículo 17

**Datos globales sobre la pesca de kril**

1. A más tardar el 1 de enero de cada año, los buques pesqueros comunitarios que hayan participado en la pesca de kril en la zona de la Convención comunicarán, a las autoridades competentes del Estado miembro de su pabellón, los datos detallados de captura y esfuerzo pesquero correspondientes a la temporada de pesca anterior.
2. Los Estados miembros reunirán los datos detallados de captura y esfuerzo pesquero por rectángulos de 10 x 10 millas náuticas y períodos de diez días y los presentarán a la Comisión antes del 1 de marzo de cada año.
3. En lo que respecta a los datos detallados de capturas y esfuerzo pesquero, cada mes civil se dividirá en tres períodos de declaración de diez días, que abarcarán del día 1 al 10, del día 11 al 20 y del día 21 al último día del mes. Estos períodos de diez días se indicarán como períodos A, B y C, respectivamente.
4. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

## Artículo 18

**Datos de las capturas de centolla en la subzona estadística FAO 48.3**

1. Los buques pesqueros comunitarios que pesquen centolla en la subzona estadística FAO 48.3 comunicarán a la Comisión, antes del 25 de septiembre de cada año, los datos relativos al

desarrollo de las actividades pesqueras y las capturas de centolla efectuadas antes del 31 de agosto del mismo año. La Comisión comunicará esos datos a la CCRVMA antes del 30 de septiembre de cada año.

2. Los datos correspondientes a las capturas realizadas a partir del 31 de agosto de cada año deberán comunicarse a la Comisión en los dos meses siguientes a la fecha de cierre de la pesquería. La Comisión comunicará esos datos a la CCRVMA a más tardar tres meses después del cierre de la pesquería.

3. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

## Artículo 19

**Datos detallados de capturas y esfuerzo pesquero correspondientes a la pesquería exploratoria de calamar en la subzona estadística FAO 48.3**

1. Los buques pesqueros comunitarios que pesquen calamar (*Martialia hyadesi*) en la subzona estadística FAO 48.3 comunicarán a la Comisión, antes del 25 de septiembre de cada año, los datos detallados de captura y esfuerzo pesquero correspondientes a esa pesquería. En dichos datos se especificará el número de aves y mamíferos marinos capturados, liberados o muertos de cada especie. La Comisión comunicará esos datos a la CCRVMA antes del 30 de septiembre de cada año.
2. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

## CAPÍTULO IV

**MEDIDAS DE CONTROL E INSPECCIÓN**

## SECCIÓN 1

**CONTROL E INSPECCIÓN EN EL MAR**

## Artículo 20

**Ámbito de aplicación**

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a los buques pesqueros comunitarios y a los buques pesqueros que enarbolan pabellón de otra Parte contratante de la Convención.

## Artículo 21

**Inspectores de la CCRVMA designados por los Estados miembros para el control en el mar**

1. Los Estados miembros podrán designar a los inspectores de la CCRVMA que podrán embarcar a bordo de cualquier buque pesquero comunitario o, mediante acuerdo con otra Parte contratante, de un buque de esta última, que realice o vaya a realizar operaciones de captura de recursos marinos vivos o actividades de investigación científica relacionadas con los recursos pesqueros en la zona de la Convención.
2. Los inspectores de la CCRVMA inspeccionarán los buques que enarbolan pabellón de cualquier Parte contratante, excepto la Comunidad y sus Estados miembros, en la zona de la

Convención, para comprobar si cumplen las medidas de conservación vigentes, adoptadas por la CCRVMA, y en el caso de los buques pesqueros comunitarios, si cumplen todas las demás medidas comunitarias de conservación o de control relacionadas con los recursos pesqueros y aplicables a dichos buques.

3. Los inspectores de la CCRVMA deberán estar al corriente de las actividades pesqueras y científicas que tendrán que inspeccionar, así como de las disposiciones de la Convención y de las medidas de conservación adoptadas en virtud de la misma. Los Estados miembros deberán certificar las cualificaciones de los inspectores que designen.

4. Los inspectores deberán ser ciudadanos del Estado miembro que los designe y durante sus actividades de control estarán sujetos únicamente a la jurisdicción de ese Estado miembro. Recibirán tratamiento de oficial a bordo y deberán ser capaces de comunicarse en la lengua del Estado del pabellón de los buques en los que desarrollen sus actividades.

5. Cada inspector de la CCRVMA llevará consigo un documento de identidad autorizado o facilitado por la CCRVMA y expedido por el Estado miembro responsable de su designación. En dicho documento constará que el inspector está habilitado para efectuar inspecciones de conformidad con el régimen de control de la CCRVMA.

6. Los Estados miembros comunicarán el nombre de los inspectores designados a la Secretaría de la CCRVMA, con copia a la Comisión, dentro de los 14 días siguientes a su designación.

7. Los Estados miembros cooperarán entre sí y con la Comisión en la aplicación del régimen de inspección.

8. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

#### Artículo 22

##### **Determinación de las actividades que podrán inspeccionarse**

Podrán inspeccionarse las actividades de investigación y explotación de los recursos marinos vivos que se lleven a cabo en la zona de la Convención. Se considerará que una actividad puede ser objeto de inspección cuando un inspector de la CCRVMA observe que responde al menos a uno de los cuatro criterios siguientes y no se reciba ningún desmentido:

- a) el arte de pesca se está utilizando, acaba de ser utilizado o está a punto de serlo, incluyendo:
  - i) las redes, los palangres o las nasas están calados,
  - ii) las redes y puertas de las redes de arrastre están aparejadas,
  - iii) los anzuelos, las nasas y las trampas están cebados, o el cebo está descongelado y listo para ser utilizado,
  - iv) el cuaderno diario de pesca hace referencia a una pesca reciente o a su comienzo;
- b) los peces presentes en la zona de la Convención están siendo o han sido transformados, incluyendo:
  - i) se encuentra almacenado a bordo pescado fresco o residuos de pescado,
  - ii) el pescado está en proceso de congelación,
  - iii) se dispone de información sobre el tratamiento o el producto al respecto;
- c) el arte de pesca del buque se encuentra en el agua, incluyendo:
  - i) el arte de pesca lleva las referencias del buque,
  - ii) el arte de pesca es similar al que se encuentra a bordo del buque,
  - iii) el cuaderno diario de pesca indica que el arte se encuentra en el agua;
- d) a bordo del buque están almacenados peces (o productos derivados) de especies presentes en la zona de la Convención.

#### Artículo 23

##### **Señalización de los buques a cuyo bordo se encuentren inspectores**

1. Los buques a cuyo bordo se encuentren inspectores de la CCRVMA deberán enarbolar un pabellón o un estandarte especial aprobado por la CCRVMA para indicar que los inspectores a bordo están realizando inspecciones de conformidad con el régimen de control de la CCRVMA.

2. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

#### Artículo 24

##### **Procedimiento de inspección en el mar**

1. Cuando un buque comunitario presente en la zona de la Convención con objeto de llevar a cabo operaciones de pesca o de investigación científica sobre los recursos marinos vivos reciba, de un buque a cuyo bordo se encuentre un inspector de la CCRVMA de conformidad con el artículo 23, la señal convenida del código internacional de señales, deberá detenerse u obrar del modo necesario para facilitar la subida segura y rápida a bordo del inspector al buque, a menos que esté realizando activamente operaciones de pesca, en cuyo caso aplicará estas consignas tan pronto como le sea posible.

2. El capitán del buque permitirá subir a bordo al inspector, que podrá ir acompañado de ayudantes. Al subir a bordo, el inspector presentará el documento a que se refiere el apartado 5 del artículo 21. El capitán facilitará la tarea de los inspectores durante el ejercicio de sus funciones; entre ellas se incluye el acceso al equipo de comunicación, si fuera necesario.

3. El control se efectuará de tal modo que el buque sufra las mínimas interferencias o molestias. Las solicitudes de información se limitarán a la comprobación de los hechos relacionados con el cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA aplicables al Estado del pabellón de que se trate.

4. Los inspectores de la CCRVMA estarán habilitados para inspeccionar las capturas, las redes y cualquier otro arte de pesca, así como las actividades de pesca y de investigación científica; también tendrán acceso a las relaciones e informes de los datos de capturas y de posición en la medida necesaria para el ejercicio de sus funciones. Los inspectores podrán hacer fotografías o filmar, en su caso, para documentar cualquier presunta violación de las medidas de conservación de la CCRVMA vigentes.

5. Los inspectores de la CCRVMA colocarán una marca de identificación autorizada por la CCRVMA en todas las redes o artes de pesca que se hayan utilizado en infracción de las medidas de conservación de la CCRVMA vigentes. Harán constar dicha imposición en el informe contemplado en los apartados 3 y 4 del artículo 25.

6. En caso de que un buque se niegue a detenerse o a facilitar el embarque de un inspector, o si el capitán o la tripulación de un buque interfieren las actividades autorizadas de un inspector, éste redactará un informe detallado, que incluirá una descripción completa de todas las circunstancias, y presentará el informe al Estado responsable de su designación para que lo comunique de conformidad con las disposiciones pertinentes del artículo 25.

En caso de interferencia al trabajo de un inspector o de negativa a atender las peticiones razonables de un inspector en cumplimiento de sus funciones, el Estado miembro del pabellón actuará como si el inspector fuera un inspector de ese Estado miembro.

El Estado miembro del pabellón informará de las acciones iniciadas con arreglo al presente apartado de conformidad con el artículo 26.

7. Antes de abandonar el buque que acaben de inspeccionar, los inspectores de la CCRVMA remitirán al capitán del buque un ejemplar del informe de control a que hace referencia el artículo 25.

8. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

#### Artículo 25

##### Informe de control

1. Todas las inspecciones en el mar efectuadas de conformidad con el artículo 24 serán objeto de un informe de control en un impreso aprobado por la CCRVMA, que se elaborará de acuerdo con las siguientes disposiciones:

- a) los inspectores de la CCRVMA deberán declarar toda presunta infracción de las medidas de conservación vigentes; los inspectores permitirán al capitán del buque inspeccionado aportar sus comentarios, en el mismo impreso, sobre cualquier aspecto del control;
- b) los inspectores firmarán el impreso y se invitará a los capitanes a firmar también como acuse de recibo.

2. Los inspectores de la CCRVMA facilitarán al Estado miembro responsable de su designación, en un plazo de 15 días a partir de la fecha de su llegada al puerto, una copia del informe de control acompañada de las fotografías o de la película de vídeo que hubieran tomado.

3. El Estado miembro responsable de su designación comunicará a la CCRVMA, en un plazo de 15 días a partir de la fecha de su recepción, una copia del informe de control acompañado en su caso de dos ejemplares de las fotografías y del vídeo.

Además, el Estado miembro transmitirá a la Comisión, a más tardar en un plazo de siete días a partir de la fecha de su recepción, una copia del informe, con copias de las fotografías y el

vídeo, y todo informe adicional o información que hubiera presentado posteriormente a la CCRVMA sobre el informe de control.

4. Todos los Estados miembros que hayan recibido un informe de control o cualquier informe o información adicional (incluidos los informes mencionados en el apartado 6 del artículo 24) sobre un buque de su pabellón transmitirán inmediatamente un ejemplar a la CCRVMA y otro a la Comisión y adjuntarán una copia de todos los comentarios y observaciones que haya transmitido a la CCRVMA tras la recepción de dicho informe o información.

5. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

#### Artículo 26

##### Procedimiento de infracción

1. Cuando, a raíz de las actividades de inspección efectuadas de conformidad con el régimen de control de la CCRVMA, se llegara a la conclusión de que se han infringido las medidas adoptadas en virtud de la Convención, el Estado miembro del pabellón garantizará que se inicien las acciones adecuadas contra las personas físicas o jurídicas responsables de la infracción de dichas medidas con arreglo al artículo 25 del Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común <sup>(1)</sup>.

2. En los 14 días siguientes a la fecha de la citación judicial o al inicio de un procedimiento por infracción, el Estado miembro del pabellón prevendrá a la CCRVMA y a la Comisión y las mantendrá informadas del procedimiento y de su resultado.

3. Al menos una vez al año, el Estado miembro del pabellón informará por escrito a la CCRVMA del resultado de las acciones a que se refiere el apartado 1 y de las sanciones impuestas. En caso de que las acciones no se hubieran resuelto todavía, se redactará un informe. Cuando no se hayan emprendido actuaciones, o éstas hayan sido infructuosas, se hará constar una explicación en el informe. El Estado miembro del pabellón transmitirá una copia de dicho informe a la Comisión.

4. Las sanciones impuestas por los Estados miembros del pabellón con respecto a las infracciones a las medidas de conservación de la CCRVMA deberán ser suficientemente severas para garantizar el cumplimiento de dichas medidas, disuadir de cometer infracciones y privar a los infractores del beneficio económico derivado de sus actividades ilícitas.

5. El Estado miembro del pabellón se asegurará de que ningún buque que haya cometido una infracción de las medidas de conservación de la CCRVMA lleve a cabo actividades pesqueras en la zona de la Convención hasta que las penas y sanciones que se le hayan impuesto hayan sido ejecutadas.

<sup>(1)</sup> DO L 358 de 31.12.2002, p. 59.

6. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

## SECCIÓN 2

### CONTROL E INSPECCIÓN EN EL PUERTO

#### Artículo 27

##### Control e inspección en el puerto

1. Los Estados miembros inspeccionarán todos los buques pesqueros que entren en sus puertos y que transporten *Dissostichus spp.*

La finalidad de las inspecciones será comprobar lo siguiente:

- a) si las capturas que se desembarquen o transborden:
  - i) van acompañadas del certificado de captura de *Dissostichus* exigido por el Reglamento (CE) n° 1035/2001 del Consejo, de 22 de mayo de 2001, por el que se establece un sistema de documentación para las capturas de *Dissostichus spp.* <sup>(1)</sup>, y
  - ii) si se corresponden con la información declarada en el documento;
- b) en caso de que el buque haya efectuado capturas en la zona de la Convención, si éstas son conformes con las medidas de conservación de la CCRVMA.

2. Para facilitar las inspecciones, los Estados miembros exigirán a los buques de que se trate que notifiquen por anticipado su entrada en el puerto y que declaren por escrito que no han llevado a cabo ninguna actividad pesquera ilegal, no declarada y no reglamentada en la zona de la Convención o que no han aportado ninguna ayuda a este tipo de actividades. Se

denegará la entrada al puerto, salvo en caso de urgencia, a los buques que no hayan declarado que no han participado en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada o que no hayan enviado la declaración.

Las autoridades competentes del Estado miembro del puerto efectuarán la inspección de los buques autorizados a entrar en el puerto lo más rápidamente posible y a más tardar en las 48 horas siguientes a su entrada.

Las inspecciones no supondrán cargas indebidas para el buque ni la tripulación y se registrarán por las disposiciones pertinentes del sistema de inspección de la CCRVMA.

3. Cuando existan pruebas que demuestren que el buque ha pescado infringiendo las medidas de conservación de la CCRVMA, las autoridades competentes del Estado miembro del puerto no autorizarán ni el desembarque ni el transbordo de la captura.

El Estado miembro del puerto comunicará al Estado miembro del pabellón sus conclusiones y cooperará con él para permitirle proceder a una investigación sobre la presunta infracción y, en su caso, aplicar las sanciones previstas por su legislación nacional.

4. Los Estados miembros comunicarán lo antes posible a la CCRVMA todos los buques a que se refiere el apartado 1 a los que se haya denegado el acceso al puerto o la autorización de desembarcar o transbordar *Dissostichus spp.* Los Estados miembros enviarán simultáneamente una copia de dicha información a la Comisión.

5. Las disposiciones de aplicación del presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

## CAPÍTULO V

### BUQUES QUE PRACTICAN LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA (INDNR) EN LA ZONA DE LA CONVENCIÓN

## SECCIÓN 1

### BUQUES DE LAS PARTES CONTRATANTES

#### Artículo 28

##### Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada ejercida por buques de las Partes contratantes

1. A efectos de la presente sección, se considerará que un buque de una Parte contratante ha ejercido actividades INDNR que han puesto en peligro la efectividad de las medidas de conservación de la CCRVMA si:

- a) ha ejercido actividades pesqueras en la zona de la Convención sin el permiso de pesca especial a que se refiere el artículo 3 o, si no se trata de un buque pesquero comunitario, una licencia expedida de conformidad con las medidas de conservación pertinentes de la CCRVMA, o infringiendo las condiciones de dicho permiso o licencia;
- b) no ha registrado o declarado sus capturas en la zona de la Convención de conformidad con el sistema de declaración aplicable a la pesquería en la que haya participado o ha declarado en falso;

c) ha faenado durante un período de veda o en una zona vedada contraviniendo las medidas de conservación de la CCRVMA;

d) ha utilizado artes prohibidos infringiendo las medidas de conservación vigentes de la CCRVMA;

e) ha participado en operaciones de transbordo u operaciones conjuntas de pesca con buques que figuren en la lista de buques INDNR de la CCRVMA;

f) ha ejercido actividades pesqueras contrarias a cualquier medida de conservación de la CCRVMA de modo que se hayan puesto en peligro los objetivos establecidos en el artículo XXII de la Convención, o

g) ha ejercido actividades pesqueras en aguas adyacentes a islas incluidas en la zona de la Convención sobre las cuales todas las Partes contratantes reconocen la soberanía de un Estado de modo que se hayan puesto en peligro los objetivos de las medidas de conservación de la CCRVMA.

<sup>(1)</sup> DO L 145 de 31.5.2001, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 669/2003 (DO L 97 de 15.4.2003, p. 1).

2. En el caso de los buques pesqueros comunitarios, las referencias a las medidas de conservación de la CCRVMA en el apartado 1 se entenderán hechas a las disposiciones correspondientes de aplicación de dichas medidas del Reglamento (CE) nº 600/2004, del Reglamento (CE) nº 1035/2001 o las del Reglamento por el que se fijan, anualmente, las posibilidades de pesca y las condiciones correspondientes para determinadas poblaciones y grupos de poblaciones de peces, aplicables en aguas comunitarias y, en el caso de los buques comunitarios, en las demás aguas donde sea necesario establecer limitaciones de capturas.

#### Artículo 29

### Identificación de los buques que ejercen actividades INDNR

1. Los Estados miembros que posean información suficientemente documentada sobre buques que respondan a uno o varios de los criterios indicados en el artículo 28, basada, entre otras cosas, en la aplicación de las disposiciones de los artículos 19 a 26, transmitirán esa información a la Comisión, antes del 20 de abril del año siguiente a aquel en que el buque haya llevado a cabo las actividades documentadas.

La Comisión remitirá inmediatamente, y antes del 30 de abril, la información recibida de los Estados miembros a la CCRVMA.

2. La Comisión, en cuanto reciba de la CCRVMA la lista provisional de buques de las Partes contratantes que presuntamente han ejercido actividades INDNR, la transmitirá a los Estados miembros.

Si procede, el Estado miembro o Estados miembros cuyos buques figuren en la lista provisional remitirán sus comentarios a la Comisión, antes del 1 de junio, e incluirán los datos comprobables del SLB y demás datos que demuestren que los buques registrados no han ejercido actividades pesqueras que infrinjan las medidas de conservación de la CCRVMA ni han tenido la posibilidad de ejercer actividades pesqueras en la zona de la Convención. La Comisión remitirá dichos comentarios y la información adicional a la CCRVMA antes del 30 de junio.

3. En cuanto reciban la lista provisional a que se refiere el apartado 2, los Estados miembros controlarán pormenorizadamente los buques que figuren en ella con objeto de rastrear sus actividades y detectar cualquier posible cambio de nombre, pabellón o armador.

4. La Comisión, en cuanto reciba de la CCRVMA la lista de buques de las Partes contratantes que figuren en la lista provisional de buques INDNR, la transmitirá a los Estados miembros. Los Estados miembros presentarán a la Comisión todos los comentarios y la información adicionales sobre los buques que figuran en la lista a más tardar con dos meses de antelación a la siguiente reunión anual de la CCRVMA. La Comisión remitirá sin demora dichos comentarios e información adicionales a la CCRVMA.

5. La Comisión notificará anualmente a los Estados miembros la lista aprobada por la CCRVMA de buques INDNR.

#### Artículo 30

### Medidas referentes a los buques de las Partes contratantes

1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias, de conformidad con la legislación nacional y comunitaria, para:

- a) no conceder el permiso de pesca especial a que se refiere el artículo 3 a los buques pesqueros comunitarios que figuren en la lista de buques que practican la pesca INDNR en la zona de la Convención (buques INDNR);
- b) no conceder licencias o permisos de pesca especiales para faenar en las aguas sujetas a su soberanía o jurisdicción a los buques que figuren en la lista de buques INDNR;
- c) no otorgar su pabellón a los buques que figuren en la lista de buques INDNR;
- d) inspeccionar en el puerto, con arreglo al artículo 27, a los buques que figuren en la lista de buques INDNR y que entren en sus puertos voluntariamente.

2. Quedan prohibidas las siguientes actividades:

- a) no obstante lo dispuesto en el artículo 11 del Reglamento (CEE) nº 2847/93, los buques pesqueros, buques de apoyo, buques nodriza o cargueros comunitarios no podrán participar en ninguna operación de transbordo o de pesca conjunta con buques que figuren en la lista de buques INDNR;
- b) los buques que figuren en la lista de buques INDNR que entren en puerto voluntariamente no podrán desembarcar o transbordar en el puerto;
- c) fletar buques que figuren en la lista de buques INDNR;
- d) importar *Dissostichus* spp. de buques que figuren en la lista de buques INDNR.

3. Los Estados miembros no validarán los documentos de exportación o reexportación que acompañen una remesa de *Dissostichus* spp. al amparo de las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) nº 1035/2001 en caso de haberse comprobado que la remesa en cuestión la ha capturado un buque que figura en la lista de buques INDNR.

4. La Comisión recopilará e intercambiará con las demás Partes contratantes o Partes no contratantes, entidades o entidades pesqueras que colaboren, cualquier información pertinente y suficientemente documentada con vistas a detectar, controlar y prevenir el uso de certificados falsos de importación o exportación referentes a pescado que se halle en buques que figuren en la lista de buques INDNR.

## SECCIÓN 2

**BUQUES DE LAS PARTES NO CONTRATANTES***Artículo 31***Medidas referentes a los nacionales de las Partes contratantes**

Los Estados miembros cooperarán entre sí y tomarán todas las medidas necesarias de conformidad con el Derecho comunitario y nacional con objeto de:

- a) garantizar que los nacionales sujetos a su jurisdicción no aporten ninguna ayuda ni lleven a cabo actividades pesqueras INDNR, en particular trabajo remunerado, a bordo de buques que figuren en la lista INDNR a que se refiere el artículo 29;
- b) identificar a los nacionales que actúen como responsables o propietarios efectivos de los buques implicados en la pesca INDNR.

Los Estados miembros velarán por que las sanciones por la práctica de la pesca INDNR que se impongan a los nacionales bajo su jurisdicción sean suficientemente severas para prevenir, disuadir y hacer que desaparezca dicha pesca, así como privar a los infractores del beneficio económico derivado de sus actividades ilícitas.

*Artículo 32***Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada ejercida por buques de las Partes no contratantes**

1. Se considerará que los buques de una Parte no contratante que hayan sido avistados ejerciendo actividades pesqueras en la zona de la Convención, o a los cuales se haya denegado la entrada en puerto, el desembarque o el transbordo en virtud del artículo 27, han ejercido actividades INDNR que han puesto en peligro la eficacia de las medidas de conservación de la CCRVMA.
2. En caso de actividades de transbordo dentro o fuera de la zona de la Convención en las que participe un buque de una Parte no contratante que haya sido avistado, la presunción de que se ha puesto en peligro la eficacia de las medidas de conservación de la CCRVMA se aplicará a cualquier otro buque de una Parte no contratante que hubiera participado en dichas actividades con el citado buque.

*Artículo 33***Inspección de buques de las Partes no contratantes**

1. Los Estados miembros garantizarán que sus autoridades competentes inspeccionen con arreglo al artículo 27 cada buque de una Parte no contratante que responda a lo indicado en el artículo 32 y entre en uno de sus puertos.

2. Los buques inspeccionados con arreglo al apartado 1 no estarán autorizados a desembarcar ni transbordar ninguna especie de pescado sujeta a medidas de conservación de la CCRVMA que puedan llevar a bordo, excepto en caso de que demuestren que el pescado se ha capturado en cumplimiento de dichas medidas y de los requisitos establecidos en la Convención.

*Artículo 34***Información sobre los buques de las Partes no contratantes**

1. Aquel Estado miembro que aviste un buque de una Parte no contratante o le deniegue la entrada en puerto, el desembarque o el transbordo con arreglo a los artículos 32 y 33 tratará de informar al buque de que está poniendo presuntamente en peligro los objetivos de la Convención y comunicará dicha información a las Partes contratantes, la CCRVMA y el Estado del pabellón del buque.

2. Los Estados miembros comunicarán sin demora a la Comisión la información referente a los avistamientos, denegaciones de entrada en puerto, desembarques o transbordos, los resultados de todas las inspecciones que se lleven a cabo en sus puertos y cualquier acción que inicien respecto a los buques en cuestión. La Comisión remitirá inmediatamente esta información a la CCRVMA.

3. En cualquier momento, los Estados miembros podrán presentar a la Comisión, para que la transmita inmediatamente a la CCRVMA, cualquier información adicional que pueda servir para la identificación de buques de Partes no contratantes que puedan estar ejerciendo actividades de pesca INDNR en la zona de la Convención.

4. La Comisión comunicará anualmente a los Estados miembros los buques de Partes no contratantes que figuren en la lista de buques INDNR aprobada por la CCRVMA.

*Artículo 35***Medidas referentes a los buques de las Partes no contratantes**

Los apartados 1, 2 y 3 del artículo 30 se aplicarán, *mutatis mutandis*, a los buques de las Partes no contratantes que figuren en la lista de buques que ejercen la pesca INDNR a que se refiere el apartado 4 del artículo 34.

CAPÍTULO VI  
**DISPOSICIONES FINALES**

*Artículo 36*

**Aplicación**

Las medidas necesarias para la aplicación de los artículos 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26 y 27 se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 37.

*Artículo 37*

**Procedimiento del Comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité instituido por el artículo 30 del Reglamento (CE) n° 2371/2002.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 4 y 7 de la Decisión 1999/468/CE.

El plazo contemplado en el apartado 3 del artículo 4 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

*Artículo 38*

**Derogación**

1. Quedan derogados los Reglamentos (CEE) n° 3943/90, (CE) n° 66/98 y (CE) n° 1721/1999.
2. Las referencias a los Reglamentos derogados se entenderán hechas al presente Reglamento.

*Artículo 39*

**Entrada en vigor**

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

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

Hecho en Bruselas, el 22 de marzo de 2004.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

J. WALSH

---

## REGLAMENTO (CE) Nº 602/2004 DEL CONSEJO

de 22 de marzo de 2004

**por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 850/98 en lo que respecta a la protección de los arrecifes de coral de aguas profundas contra los efectos de la pesca de arrastre en una zona al noroeste de Escocia**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 37,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(1)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 2 del Reglamento (CE) nº 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común <sup>(2)</sup>, dispone que ésta debe aplicar el criterio de precaución al adoptar medidas para reducir al mínimo los efectos de las actividades pesqueras en los ecosistemas marinos.
- (2) El Reglamento (CE) nº 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 <sup>(3)</sup>, establece restricciones a la utilización de artes de arrastre demersales.
- (3) Según informes científicos recientes, especialmente los del Consejo Internacional para la Exploración del Mar, se han encontrado y cartografiado detalladamente formaciones de coral de aguas profundas (*Lophelia pertusa*) en una zona al noroeste de Escocia situada dentro de la jurisdicción del Reino Unido. Estas formaciones, conocidas como los «Darwin Mounds», parecen estar en buen estado de conservación pero muestran signos de deterioro debido a la pesca de arrastre de fondo.
- (4) Los informes científicos muestran que estas formaciones constituyen hábitats que acogen a comunidades biológicas importantes y muy diversas. Está ampliamente reconocido en muchos foros que tales hábitats requieren una protección prioritaria. En particular, el Convenio sobre la protección del medio marino del nordeste atlántico (Convenio OSPAR) ha incluido recientemente los arrecifes de coral de aguas profundas en una lista de hábitats en peligro.

- (5) La Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres <sup>(4)</sup>, incluye los arrecifes dentro de los hábitats naturales de interés comunitario cuya conservación requiere la designación de zonas especiales de conservación. El Reino Unido ha manifestado oficialmente su intención de designar los Darwin Mounds zona especial de conservación a fin de proteger este tipo de hábitat, dando así cumplimiento a las obligaciones que le impone dicha Directiva.
- (6) Según los datos científicos disponibles, la recuperación de los daños producidos en el coral por las artes de arrastre en contacto con el fondo es imposible o muy difícil y lenta. Por consiguiente, procede prohibir la utilización de redes de arrastre de fondo y artes semejantes en la zona en torno a los Darwin Mounds.
- (7) Por consiguiente, debe modificarse el Reglamento (CE) nº 850/98 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## Artículo 1

En el artículo 30 del Reglamento (CE) nº 850/98, se añade el siguiente apartado:

«4. Se prohíbe a los buques la utilización de redes de arrastre de fondo o artes de arrastre semejantes que entren en contacto con el fondo marino en la zona delimitada por la línea que une las siguientes coordenadas:

|                         |                           |
|-------------------------|---------------------------|
| 59°54' de latitud norte | 6°55' de longitud oeste   |
| 59°47' de latitud norte | 6°47' de longitud oeste   |
| 59°37' de latitud norte | 6°47' de longitud oeste   |
| 59°37' de latitud norte | 7°39' de longitud oeste   |
| 59°45' de latitud norte | 7°39' de longitud oeste   |
| 59°54' de latitud norte | 7°25' de longitud oeste.» |

## Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 23 de agosto de 2004.

<sup>(1)</sup> Dictamen emitido el 10 de febrero de 2004 (no publicado aún en el Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> DO L 358 de 31.12.2002, p. 59.

<sup>(3)</sup> DO L 125 de 27.4.1998, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 973/2001 (DO L 137 de 19.5.2001, p. 1).

<sup>(4)</sup> DO L 206 de 22.7.1992, p. 7; Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

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

Hecho en Bruselas, el 22 de marzo de 2004.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

J. WALSH

---

**REGLAMENTO (CE) N° 603/2004 DE LA COMISIÓN  
de 31 de marzo de 2004**

**por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de  
entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 3223/94 de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, por el que se establecen disposiciones de aplicación del régimen de importación de frutas y hortalizas <sup>(1)</sup>, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 3223/94 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores a tanto alzado de importación de terceros países correspondientes a los productos y períodos que se precisan en su anexo.

- (2) En aplicación de los criterios antes indicados, los valores globales de importación deben fijarse en los niveles que figuran en el anexo del presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Los valores globales de importación a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 3223/94 quedan fijados según se indica en el cuadro del anexo.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de abril de 2004.

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

Hecho en Bruselas, el 31 de marzo de 2004.

*Por la Comisión*

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Director General de Agricultura*

---

<sup>(1)</sup> DO L 337 de 24.12.1994, p. 66; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1947/2002 (DO L 299 de 1.11.2002, p. 17).

## ANEXO

**del Reglamento de la Comisión, de 31 de marzo de 2004, por el que se establecen los valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

| (EUR/100 kg)                       |                                    |                             |
|------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| Código NC                          | Código país tercero <sup>(1)</sup> | Valor global de importación |
| 0702 00 00                         | 052                                | 94,3                        |
|                                    | 204                                | 39,5                        |
|                                    | 212                                | 120,5                       |
|                                    | 999                                | 84,8                        |
| 0707 00 05                         | 052                                | 107,5                       |
|                                    | 068                                | 105,0                       |
|                                    | 096                                | 88,7                        |
|                                    | 204                                | 19,6                        |
|                                    | 220                                | 135,1                       |
|                                    | 999                                | 91,2                        |
| 0709 90 70                         | 052                                | 110,7                       |
|                                    | 204                                | 108,2                       |
|                                    | 999                                | 109,5                       |
| 0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50 | 052                                | 40,6                        |
|                                    | 204                                | 43,8                        |
|                                    | 212                                | 56,9                        |
|                                    | 220                                | 41,8                        |
|                                    | 400                                | 44,9                        |
|                                    | 624                                | 58,8                        |
|                                    | 999                                | 47,8                        |
| 0805 50 10                         | 052                                | 47,5                        |
|                                    | 400                                | 51,0                        |
|                                    | 999                                | 49,3                        |
| 0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90 | 060                                | 50,7                        |
|                                    | 388                                | 80,8                        |
|                                    | 400                                | 118,6                       |
|                                    | 404                                | 100,3                       |
|                                    | 508                                | 75,1                        |
|                                    | 512                                | 69,4                        |
|                                    | 524                                | 77,7                        |
|                                    | 528                                | 74,3                        |
|                                    | 720                                | 73,8                        |
|                                    | 804                                | 101,1                       |
|                                    | 999                                | 82,2                        |
| 0808 20 50                         | 388                                | 68,9                        |
|                                    | 512                                | 73,1                        |
|                                    | 528                                | 63,0                        |
|                                    | 720                                | 35,3                        |
|                                    | 999                                | 60,1                        |

<sup>(1)</sup> Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 2081/2003 de la Comisión (DO L 313 de 28.11.2003, p. 11). El código «999» significa «otros orígenes».

**REGLAMENTO (CE) Nº 604/2004 DE LA COMISIÓN**  
**de 29 de marzo de 2004**  
**por el que se establecen disposiciones relativas a las comunicaciones de datos en el sector del**  
**tabaco a partir de la cosecha de 2000**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

*Artículo 1*

Visto el Reglamento (CE) nº 2075/92 del Consejo, de 30 de junio de 1992, por el que se establece la organización común de mercados en el sector del tabaco crudo <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2319/2003 <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 21,

Los Estados miembros comunicarán los datos que figuran en los anexos I, II y III con arreglo al calendario fijado en los mismos.

Los datos deberán facilitarse por cosechas y grupos de variedades.

Considerando lo siguiente:

*Artículo 2*

(1) El Reglamento (CE) nº 2636/1999 de la Comisión, de 14 de diciembre de 1999, por el que se establecen disposiciones relativas a las comunicaciones de datos en el sector del tabaco a partir de la cosecha de 2000 y se deroga el Reglamento (CEE) nº 1771/93 <sup>(3)</sup>, ha sido modificado en diversas ocasiones y de forma sustancial <sup>(4)</sup>. Conviene, en aras de una mayor racionalidad y claridad, proceder a la codificación de dicho Reglamento.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que los agentes económicos les faciliten la información necesaria en el plazo apropiado.

*Artículo 3*

(2) Es necesario precisar los datos que deben comunicarse en aplicación del Reglamento (CEE) nº 2075/92 y de sus Reglamentos de desarrollo.

Los datos sobre las existencias en las empresas de primera transformación deberán comunicarse de conformidad con el anexo III.

*Artículo 4*

(3) Por motivos de buena gestión administrativa, procede reunir esos datos y fijar un calendario para su transmisión.

Queda derogado el Reglamento (CE) nº 2636/1999.

Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo V.

*Artículo 5*

(4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión del tabaco.

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 29 de marzo de 2004.

Por la Comisión

El Presidente

Romano PRODI

<sup>(1)</sup> DO L 215 de 30.7.1992, p. 70.

<sup>(2)</sup> DO L 345 de 31.12.2003, p. 17.

<sup>(3)</sup> DO L 323 de 15.12.1999, p. 4.

<sup>(4)</sup> Véase el anexo IV.

## ANEXO I

**Datos que deben transmitirse a la Comisión a más tardar el 31 de julio del año de la cosecha correspondiente**

Cosecha: ..... Estado miembro que presenta la declaración: .....

Grupo de variedades: .....

|                                                                                                                                                                | Estado miembro de<br>producción<br>(y que presenta la<br>declaración) | Estado miembro de<br>producción<br>Nombre: | Estado miembro de<br>producción<br>Nombre: | Estado miembro de<br>producción<br>Nombre: |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <b>1. CONTRATOS DE CULTIVO</b>                                                                                                                                 |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| 1.1 Número de contratos de cultivo registrados                                                                                                                 |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| 1.2 Cantidad de tabaco (en toneladas) del grado de humedad mencionado en el anexo IV del Reglamento (CE) n° 2848/98 que figura en los contratos <sup>(1)</sup> |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| 1.3 Superficie total cubierta por esos contratos (en hectáreas)                                                                                                |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| <b>2. PRODUCTORES</b>                                                                                                                                          |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| 2.1 Número total de productores                                                                                                                                |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| 2.2 Número de productores miembros de agrupaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n° 2848/98                                                        |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| <b>3. EMPRESAS DE PRIMERA TRANSFORMACIÓN</b>                                                                                                                   |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| 3.1 Número de empresas de primera transformación que han celebrado contratos de cultivo                                                                        |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| <b>4. PRECIOS</b>                                                                                                                                              |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| 4.1 Precio máximo acordado por kg, en divisas, excluidos tasas e impuestos, derivado de los contratos de cultivo, con indicación de la calidad de referencia   | (en moneda nacional)                                                  | ( <sup>2</sup> )                           | ( <sup>2</sup> )                           | ( <sup>2</sup> )                           |
| 4.2 Precio mínimo acordado por kg, en divisas, excluidos tasas e impuestos, derivado de los contratos de cultivo, con indicación de la calidad de referencia   |                                                                       |                                            |                                            |                                            |

<sup>(1)</sup> Este dato podrá modificarse, antes del 30 de junio del año siguiente al de la cosecha, para tener en cuenta las cantidades afectadas por las cláusulas de los contratos celebrados en aplicación del apartado 5 del artículo 9 del Reglamento (CE) n° 2848/98.

<sup>(2)</sup> En el caso de los contratos entre dos Estados miembros, indíquese la moneda en que se hayan celebrado.

## ANEXO II

**Datos que deben transmitirse mensualmente a la Comisión a partir del 30 de septiembre del año de la cosecha correspondiente**

Datos acumulativos para la cosecha.

El resumen deberá enviarse a la Comisión a más tardar el 30 de junio del año siguiente al de la cosecha.

Cosecha: ..... Estado miembro declarante: .....

Grupo de variedades: .....

Situación del último día del mes anterior  
al de la comunicación

Mes: .....

|                                                                                                                                                                                                                                                 | Estado miembro de<br>producción (y que<br>presenta la<br>declaración) | Estado miembro de<br>producción<br>Nombre: | Estado miembro de<br>producción<br>Nombre: | Estado miembro de<br>producción<br>Nombre: |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 1. Cantidad entregada (en toneladas)                                                                                                                                                                                                            |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| 1.1. Cantidad total de tabaco crudo de la<br>calidad mínima entregada a las<br>empresas de primera transformación,<br>con el grado de humedad indicado en<br>el anexo IV del Reglamento (CE) n°<br>2848/98                                      |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| 1.2. Cantidad total de tabaco crudo de la<br>calidad mínima entregada a las<br>empresas de primera transformación<br>por agrupaciones de productores, con<br>el grado de humedad mencionado en el<br>anexo IV del Reglamento (CE) n°<br>2848/98 |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| 2. Cantidad real de tabaco crudo (en toneladas)<br>de la calidad mínima entregada, sin<br>adaptación del peso en función del grado<br>de humedad                                                                                                |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| 3. Cálculo aproximado de las cantidades<br>pendientes de entrega (en toneladas)                                                                                                                                                                 |                                                                       |                                            |                                            |                                            |
| 4. Precio medio por kilo, ponderado <sup>(2)</sup> por las<br>cantidades entregadas, excluidos las tasas e<br>impuestos, realmente pagado por las<br>empresas de primera transformación                                                         | (en moneda<br>nacional)                                               | ( <sup>1</sup> )                           | ( <sup>1</sup> )                           | ( <sup>1</sup> )                           |

<sup>(1)</sup> En el caso de los contratos entre los Estados miembros, indíquese la moneda en la que se hayan celebrado.

<sup>(2)</sup> Método del cálculo:  $\text{suma (CE} \times \text{PP)} / \text{CT} = \text{Precio medio ponderado}$ .

Dado que CE es la cantidad entregada por lote y PP el precio de compra por cada lote para el grupo en cuestión. CT es la cifra total de las cantidades entregadas a las empresas de primera transformación con respecto a un grupo de variedades.

## ANEXO III

**Datos que deben transmitirse a la Comisión a más tardar el último día del mes siguiente a cada trimestre <sup>(1)</sup>**

Evolución de las existencias (en toneladas) de los primeros transformadores

Estado miembro que presenta la declaración: .....

Fecha de la declaración: .....

| Grupo de variedades | Cosecha | Salidas durante el trimestre anterior con destino al mercado comunitario | Salidas durante el trimestre anterior con destino al mercado de terceros países | Situación de las existencias el último día del trimestre anterior |
|---------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |
|                     |         |                                                                          |                                                                                 |                                                                   |

<sup>(1)</sup> Los plazos trimestrales vencen:

- el 30 de abril para el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de marzo,
- el 31 de julio para el período comprendido entre el 1 de abril y el 30 de junio,
- el 31 de octubre para el período comprendido entre el 1 de julio y el 30 de septiembre,
- el 31 de enero para el período comprendido entre el 1 de octubre y el 31 de diciembre.

## ANEXO IV

**Reglamento derogado, con sus modificaciones sucesivas**

|                                             |                                |
|---------------------------------------------|--------------------------------|
| Reglamento (CE) n° 2636/1999 de la Comisión | (DO L 323 de 15.12.1999, p. 4) |
| Reglamento (CE) n° 1639/2000 de la Comisión | (DO L 187 de 26.7.2000, p. 39) |
| Reglamento (CE) n° 384/2001 de la Comisión  | (DO L 57 de 27.2.2001, p. 16)  |

## ANEXO V

**TABLA DE CORRESPONDENCIAS**

| Reglamento (CE) n° 2636/1999 | Presente Reglamento |
|------------------------------|---------------------|
| Artículos 1, 2 y 3           | Artículos 1, 2 y 3  |
| Artículo 4                   | —                   |
| —                            | Artículo 4          |
| Artículo 5                   | Artículo 5          |
| Anexos I, II y III           | Anexos I, II y III  |
| —                            | Anexo IV            |
| —                            | Anexo V             |

**REGLAMENTO (CE) Nº 605/2004 DE LA COMISIÓN**  
**de 31 de marzo de 2004**

**por el que se establecen, para el año 2004, excepciones al Reglamento (CE) nº 1518/2003 en lo que respecta a las fechas de expedición de los certificados de exportación en el sector de la carne de porcino**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 2759/75 del Consejo, de 29 de octubre de 1975, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la carne de porcino <sup>(1)</sup> y, en particular, el apartado 2 de su artículo 8, el apartado 12 de su artículo 13, y su artículo 22,

Considerando lo siguiente:

- (1) El apartado 3 del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1518/2003 de la Comisión, de 28 de agosto de 2003, por el que se establecen disposiciones de aplicación del régimen de certificados de exportación en el sector de la carne de porcino <sup>(2)</sup>, dispone que los certificados de exportación se expedirán el miércoles siguiente a la semana durante la cual se hayan presentado las solicitudes, siempre y cuando la Comisión no dicte entretanto ninguna medida especial.
- (2) Habida cuenta de los días festivos del año 2004, y dada la publicación irregular del *Diario Oficial de la Unión Europea* en tales fechas, el plazo de reflexión es excesivamente breve para garantizar una correcta gestión del mercado, por lo que resulta oportuno prorrogarlo.

- (3) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la carne de porcino.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

No obstante lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1518/2003, los certificados se expedirán en las fechas indicadas en el cuadro que figura a continuación, siempre y cuando no se haya dictado, antes de dichas fechas, ninguna de las medidas especiales a que hace referencia el apartado 4 del citado artículo:

| Períodos de presentación de las solicitudes de certificados | Fechas de expedición   |
|-------------------------------------------------------------|------------------------|
| del 5 al 9 de abril de 2004                                 | 15 de abril de 2004    |
| del 24 al 28 de mayo de 2004                                | 3 de junio de 2004     |
| del 25 al 29 de octubre 2004                                | 5 de noviembre de 2004 |

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer 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 31 de marzo de 2004.

*Por la Comisión*

Franz FISCHLER

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO L 282 de 1.11.1975, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1365/2000 (DO L 156 de 29.6.2000, p. 5).

<sup>(2)</sup> DO L 217 de 29.8.2003, p. 35; Reglamento modificado por el Reglamento (CE) nº 130/2004 (DO L 19 de 27.1.2004, p. 14).

**REGLAMENTO (CE) Nº 606/2004 DE LA COMISIÓN**  
**de 31 de marzo de 2004**

**por el que se establece una excepción al Reglamento (CE) nº 174/1999 en lo que respecta al período de validez de los certificados de exportación en el sector de la leche y de los productos lácteos**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1255/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos <sup>(1)</sup>, y, en particular, el apartado 14 de su artículo 31,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 6 del Reglamento (CE) nº 174/1999 de la Comisión, de 26 de enero de 1999, por el que se establecen disposiciones específicas de aplicación del Reglamento (CEE) nº 804/68 del Consejo, relativo a los certificados de exportación y a las restituciones por exportación en el sector de la leche y de los productos lácteos <sup>(2)</sup>, establece el período de validez de los certificados de exportación.
- (2) El Reglamento (CE) nº 67/2004 de la Comisión, de 15 de enero de 2004, por el que se establece una excepción al Reglamento (CE) nº 174/1999 en lo que respecta al período de validez de los certificados de exportación en el sector de la leche y de los productos lácteos <sup>(3)</sup>, limita el período de validez de los certificados de exportación al 30 de abril de 2004. Dado que todavía no se aplican plenamente las medidas necesarias para la gestión de las restituciones por exportación en la nueva situación del mercado de los productos lácteos a que dará lugar la adhesión a la Comunidad de la República Checa, Estonia, Chipre, Letonia, Lituania, Hungría, Malta, Polonia, Eslovenia y Eslovaquia el 1 de mayo de 2004, es necesario garantizar la tramitación de las solicitudes de certificados de exportación después del 31 de marzo de 2004 y mantener el límite establecido con respecto a su período de validez. No obstante, a fin de no comprometer el correcto funcionamiento del nuevo sistema de licitación previsto en el Reglamento (CE) nº 580/2004 de la Comisión, de 26 de marzo de 2004, por el que se establece un procedimiento de licitación relativo a las restituciones por exportación para determinados productos lácteos <sup>(4)</sup>, tal limitación no debe aplicarse a los certificados de exportación expedidos en este contexto.
- (3) Es preciso tomar en consideración los posibles efectos de la adhesión de la República Checa, Estonia, Chipre, Letonia, Lituania, Hungría, Malta, Polonia, Eslovenia y

Eslovaquia el 1 de mayo de 2004, a reserva de la entrada en vigor del Acta de adhesión de 2003 en el mercado comunitario de la leche, así como la necesidad de supervisar la evolución de los mercados comunitario y mundial. Por consiguiente, conviene establecer una excepción al Reglamento (CE) nº 174/1999 y limitar al 30 de junio de 2004 la validez de los certificados de exportación para los productos lácteos respecto de los cuales se haya presentado la solicitud a partir del 15 de abril de 2004.

- (4) El Comité de gestión de la leche y de los productos lácteos no ha emitido dictamen alguno en plazo establecido por su presidente.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 174/1999, el período de validez de los certificados de exportación con fijación anticipada de la restitución que se soliciten del 1 al 14 de abril de 2004 con respecto a los productos contemplados en las letras a) a d) de dicho artículo expirará el 30 de abril de 2004.

2. Sin embargo, el período de validez de los certificados de exportación con fijación anticipada de la restitución que se soliciten de conformidad con el artículo 2 del Reglamento (CE) nº 580/2004 expirará el 30 de junio de 2004.

*Artículo 2*

No obstante lo dispuesto en el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 174/1999, el período de validez de los certificados de exportación con fijación anticipada de la restitución que se soliciten a partir del 15 de abril de 2004 con respecto a los productos contemplados en las letras a) a d) de dicho artículo expirará el 30 de junio de 2004.

*Artículo 3*

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

<sup>(1)</sup> DO L 160 de 26.6.1999, p. 48; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 186/2004 de la Comisión (DO L 29 de 3.2.2004, p. 6).

<sup>(2)</sup> DO L 20 de 27.1.1999, p. 8; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1948/2003 (DO L 287 de 5.11.2003, p. 13).

<sup>(3)</sup> DO L 10 de 16.1.2004, p. 13.

<sup>(4)</sup> DO L 90 de 27.3.2004, p. 58.

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

Hecho en Bruselas, el 31 de marzo de 2004.

*Por la Comisión*

Franz FISCHLER

*Miembro de la Comisión*

---

**REGLAMENTO (CE) Nº 607/2004 DE LA COMISIÓN**  
**de 31 de marzo de 2004**

**por el que se prevé una nueva asignación de derechos de importación con arreglo al Reglamento (CE) nº 1146/2003 y se establecen excepciones a dicho Reglamento**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1254/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la carne de vacuno <sup>(1)</sup> y, en particular, el apartado 1 de su artículo 32,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 1146/2003 de la Comisión, de 27 de junio de 2003, relativo a la apertura y modo de gestión de un contingente arancelario de importación de carne de vacuno congelada destinada a la transformación (1 de julio de 2003 a 30 de junio de 2004) <sup>(2)</sup> preveía, para el período comprendido entre el 1 de julio de 2003 y el 30 de junio de 2004, la apertura de un contingente arancelario anual de importación de 50 700 toneladas de carne de vacuno congelada destinada a la transformación. Las disposiciones del artículo 9 de dicho Reglamento prevén una nueva asignación de las cantidades no utilizadas, pudiéndose tomar en consideración la utilización real de los derechos de importación a fines de febrero de 2004, en lo que se refiere respectivamente a los productos A y a los productos B.
- (2) Un operador introdujo una solicitud de derechos de importación relativa a 225 toneladas de carne para la fabricación de productos A con arreglo al apartado 2 del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1146/2003. A consecuencia de un error administrativo cometido por el organismo danés competente, la solicitud de este operador transmitida a la Comisión de conformidad con el apartado 3 del artículo 5 se refería a solamente 40 toneladas. La administración nacional afectada no descubrió el error cometido, e informó al respecto a la Comisión, hasta después de concluido el procedimiento de asignación de derechos de importación mencionado en el apartado 4 del artículo 5. Con el fin de no penalizar al operador que introdujo su solicitud correctamente, procede adoptar las medidas necesarias para que el organismo danés competente pueda rectificar convenientemente el error administrativo. En consecuencia, no obstante lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento mencionado, conviene en primer lugar sustraer a la cantidad global establecida de conformidad con el apartado 1 de dicho artículo una cantidad que corresponda a la diferencia entre los derechos de importación que el operador hubiera podido legítimamente esperar recibir sobre la base de su solicitud y los derechos de importación que recibió realmente y, en segundo lugar, prevenir

que el organismo competente danés pueda emitir al operador en cuestión derechos de importación sobre la base de la solicitud que había presentado en el marco del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1146/2003.

- (3) Dado que la toma en consideración de este error ha tenido por consecuencia una demora administrativa, procede añadir un plazo suplementario a las fechas de solicitud y comunicación previstas en el apartado 4 del artículo 9.
- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la carne de vacuno.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

No obstante lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento (CE) nº 1146/2003, se autoriza al organismo competente danés a emitir derechos de importación de 72,199 toneladas al operador que presentó una solicitud de derechos de importación referida a 225 toneladas de carne, pero que, por error, sólo fue tomada en cuenta por una cantidad de 40 toneladas en el marco del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1146/2003.

*Artículo 2*

1. Las cantidades por asignar en aplicación del apartado 1 del artículo 9 del Reglamento (CE) nº 1146/2003 ascienden a un total de 406,58 toneladas
2. El reparto al que se refiere el apartado 2 del artículo 9 del Reglamento (CE) nº 1146/2003 quedará establecido como sigue:
- 321,20 toneladas destinadas a productos A,
  - 85,38 toneladas destinadas a productos B.

*Artículo 3*

No obstante lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 9 del Reglamento (CE) nº 1146/2003, la fecha límite de solicitud será el 7 de abril de 2004 y la fecha límite de comunicación será el 16 de abril de 2004.

*Artículo 4*

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

<sup>(1)</sup> DO L 160 de 26.6.1999 p. 21; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1782/2003 (DO L 270 de 21.10.2003, p. 1).

<sup>(2)</sup> DO L 160 de 28.6.2003, p. 59.

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

Hecho en Bruselas, el 31 de marzo de 2004.

*Por la Comisión*

Franz FISCHLER

*Miembro de la Comisión*

---

**REGLAMENTO (CE) Nº 608/2004 DE LA COMISIÓN****de 31 de marzo de 2004****relativo al etiquetado de alimentos e ingredientes alimentarios con fitosteroles, ésteres de fitosterol, fitostanoles o ésteres de fitostanol añadidos****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 2000/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de marzo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de etiquetado, presentación y publicidad de los productos alimenticios<sup>(1)</sup>, modificada por la Directiva 2003/89/CE<sup>(2)</sup>, y, en particular, el apartado 2 de su artículo 4 y el apartado 7 de su artículo 6,

Considerando lo siguiente:

- (1) Los fitosteroles, ésteres de fitosterol, fitostanoles y ésteres de fitostanol reducen los niveles de colesterol sérico, pero también pueden reducir los niveles plasmáticos de beta-caroteno. Por lo tanto, los Estados miembros y la Comisión solicitaron el dictamen del Comité científico de la alimentación humana sobre los efectos del consumo de fitosteroles, ésteres de fitosterol, fitostanoles y ésteres de fitostanol procedentes de diversas fuentes.
- (2) El Comité científico de la alimentación humana, en su dictamen «General view on the long-term effects of the intake of elevated levels of phytosterols from multiple dietary sources, with particular attention to the effects on  $\beta$ -carotene» (Informe general sobre los efectos a largo plazo del consumo de elevadas cantidades de fitosteroles procedentes de diversas fuentes alimentarias, con especial atención a los efectos sobre los niveles de beta-caroteno) de 26 de septiembre de 2002, confirmó la necesidad de etiquetar los fitosteroles, ésteres de fitosterol, fitostanoles y ésteres de fitostanol conforme a las disposiciones de la Decisión 2000/500/CE de la Comisión, de 24 de julio de 2000, relativa a la autorización de la comercialización de las «grasas amarillas de untar con ésteres de fitosterol» como nuevo alimento o nuevo ingrediente alimentario con arreglo al Reglamento (CE) nº 258/97 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(3)</sup>. Asimismo, el Comité científico de la alimentación humana indicó que no existen pruebas de que los consumos superiores a 3g/día produzcan beneficios adicionales y que, puesto que una ingesta elevada puede producir efectos indeseados, es prudente evitar las ingestas de esteroides vegetales superiores a 3 g/día.
- (3) Por lo tanto, los productos que contengan fitosteroles o fitostanoles deberían presentarse en porciones únicas que contuvieran un máximo de 3 g o un máximo de 1 g de fitosteroles o fitostanoles, calculados como fitosteroles o fitostanoles libres. De lo contrario, debería indicarse claramente lo que constituye una porción estándar del alimento, expresada en g o ml, así como la cantidad de fitosteroles o fitostanoles, calculados como fitosteroles

o fitostanoles libres, que contiene dicha porción. En cualquier caso, la composición y el etiquetado de los productos deberían ser tales que los usuarios pudieran restringir fácilmente su consumo a un máximo de 3 g/día de fitosteroles o fitostanoles, o bien con una porción de 3 g como máximo, o bien con tres porciones de 1 g como máximo.

- (4) Para facilitar a los consumidores la comprensión de las etiquetas, parece conveniente sustituir en ellas el elemento compositivo «fito» por el adjetivo «vegetal».
- (5) La Decisión 2000/500/CE de la Comisión permite añadir determinados ésteres de fitosterol a las grasas amarillas para untar. Establece unos requisitos de etiquetado específicos para asegurarse de que el producto llega a su grupo destinatario, es decir, a las personas que quieren disminuir su colesterol.
- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité permanente de la cadena alimentaria y de sanidad animal.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

El presente Reglamento se aplicará a los alimentos e ingredientes alimentarios con fitosteroles, ésteres de fitosterol, fitostanoles y ésteres de fitostanol añadidos.

*Artículo 2*

A efectos de etiquetado, el fitosterol, el éster de fitosterol, el fitostanol y el éster de fitostanol se denominarán, respectivamente, «esterol vegetal», «éster de esteroles vegetal», «estanol vegetal» o «éster de estanol vegetal», o bien, si procede, con sus formas plurales.

Sin perjuicio de otros requisitos de la legislación comunitaria o nacional sobre etiquetado de los alimentos, las etiquetas de los alimentos o ingredientes alimentarios a los que se hayan añadido fitosteroles, ésteres de fitosterol, fitostanoles o ésteres de fitostanol deberán incluir los siguientes elementos:

- 1) En el mismo campo de visión que el nombre con el que se comercializa el producto, aparecerán, en un formato que facilite su visión y lectura, las palabras: «con esteroides/estanoles vegetales añadidos».
- 2) En la lista de ingredientes se indicará el contenido de fitosteroles, ésteres de fitosterol, fitostanoles y ésteres de fitostanol añadidos (expresado en % o en g de esteroides o estanoles vegetales libres por 100 g o 100 ml de alimento).

<sup>(1)</sup> DO L 109 de 6.5.2000, p. 29.<sup>(2)</sup> DO L 308 de 25.11.2003, p. 15.<sup>(3)</sup> DO L 200 de 8.8.2000, p. 59.

- 3) Se indicará que el producto está destinado exclusivamente a las personas que desean reducir su colesterolemia.
- 4) Se indicará que los pacientes que toman medicamentos para reducir su colesterolemia sólo deben consumir el producto bajo supervisión médica.
- 5) Se indicará, de manera fácilmente visible y legible, que el producto puede no ser nutritivamente apropiado para mujeres embarazadas y en período de lactancia y niños menores de cinco años.
- 6) Se advertirá de que el producto debe consumirse como parte de una dieta equilibrada y variada que incluya el consumo regular de frutas y hortalizas para ayudar a mantener los niveles de carotenoides.
- 7) En el mismo campo de visión que el mensaje contemplado en el número 3 se indicará que debe evitarse un consumo superior a 3 g/día de esteroides o estanoles vegetales añadidos.

- 8) Se incluirá una definición de porción del alimento o del ingrediente alimentario en cuestión (de preferencia en g o ml), indicándose la cantidad de esteroide vegetal o estanol vegetal que contiene cada porción.

#### *Artículo 3*

Los alimentos e ingredientes alimentarios con ésteres de fitostanol añadidos ya comercializados en la Comunidad, o las «grasas amarillas para untar con ésteres de fitosterol añadidos» que fueron autorizadas por la Decisión 2000/500/CE de la Comisión, producidos después de que hayan transcurrido seis meses desde la entrada en vigor del presente Reglamento, deberán cumplir las disposiciones relativas al etiquetado del artículo 2.

#### *Artículo 4*

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 31 de marzo de 2004.

*Por la Comisión*

David BYRNE

*Miembro de la Comisión*

**REGLAMENTO (CE) Nº 609/2004 DE LA COMISIÓN****de 31 de marzo de 2004****por el que se fija la restitución por la producción para el azúcar blanco utilizado en la industria química**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1260/2001 del Consejo, de 19 de junio de 2001, por el que se establece la organización común de mercados en el sector del azúcar <sup>(1)</sup>, y, en particular, el apartado 5 de su artículo 7,

Considerando lo siguiente:

- (1) El apartado 3 del artículo 7 del Reglamento (CE) nº 1260/2001 establece que podrán concederse restituciones por la producción para los productos contemplados en las letras a) y f) del apartado 1 de su artículo 1, para los jarabes contemplados en la letra d) del mismo apartado, así como para la fructosa químicamente pura (levulosa) del código NC 1702 50 00 en su condición de producto intermedio y que se encuentren en alguna de las situaciones contempladas en el apartado 2 del artículo 23 del Tratado, que se utilicen en la fabricación de determinados productos de la industria química.
- (2) El Reglamento (CE) nº 1265/2001 de la Comisión, de 27 de junio de 2001, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 1260/2001 del Consejo en lo que atañe a la concesión de la restitución por la producción de determinados productos del sector del azúcar utilizados en la industria química <sup>(2)</sup>, determina el marco para el establecimiento de las restituciones por la producción, así como los productos químicos cuya fabricación permite la concesión de una restitución por la producción para los productos de base correspondientes que se utilicen para dicha fabricación. Los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento (CE) nº 1265/2001 establecen que la restitución por la producción válida para el azúcar bruto, los jarabes de sacarosa y la isoglucosa en estado natural se deriva de la restitución fijada para el azúcar blanco en las condiciones propias a cada uno de dichos productos de base.
- (3) El artículo 9 del Reglamento (CE) nº 1265/2001 dispone que la restitución por la producción para el azúcar blanco se fijará mensualmente para los períodos que comiencen el día 1 de cada mes. La restitución puede modificarse entretanto si los precios del azúcar comunitario o del azúcar en el mercado mundial cambian de forma significativa. La aplicación de las disposiciones citadas anteriormente lleva a fijar la restitución por la producción tal como se indica en el artículo 1 para el período que figura en él.
- (4) A consecuencia de la modificación de la definición del azúcar blanco y del azúcar bruto contemplada en las letras a) y b) del apartado 2 del artículo 1 del Reglamento (CE) nº 1260/2001, los azúcares aromatizados o con adición de colorantes o de otras sustancias ya no se consideran incluidos en estas definiciones y, de este modo, deben considerarse como «los demás azúcares». Sin embargo, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 1265/2001, tienen derecho como productos de base a la restitución por la producción. Por lo tanto, conviene prever, para el establecimiento de la restitución por la producción aplicable a estos productos, un método de cálculo basado en su contenido en sacarosa.
- (5) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión del azúcar.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

La restitución por la producción para el azúcar blanco contemplada en el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 1265/2001 queda fijada en 45,414 EUR/100 kg netos.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de abril de 2004.

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

Hecho en Bruselas, el 31 de marzo de 2004.

*Por la Comisión*

Franz FISCHLER

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO L 178 de 30.6.2001, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 39/2004 de la Comisión (DO L 6 de 30.6.2004, p. 6).

<sup>(2)</sup> DO L 178 de 30.6.2001, p. 63.

**REGLAMENTO (CE) Nº 610/2004 DE LA COMISIÓN**  
**de 31 de marzo de 2004**  
**por el que se fijan los derechos de importación en el sector del arroz**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 3072/95 del Consejo, de 22 de diciembre de 1995, por el que se establece la organización común de mercados en el sector del arroz <sup>(1)</sup>,

Visto el Reglamento (CE) nº 1503/96 de la Comisión, de 29 de julio de 1996, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 3072/95 del Consejo en lo referente a los derechos de importación en el sector del arroz <sup>(2)</sup>, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 11 del Reglamento (CE) nº 3072/95 establece la percepción de los derechos del arancel aduanero común con motivo de la importación de los productos mencionados en el artículo 1 del citado Reglamento. No obstante, el derecho de importación para los productos indicados en el apartado 2 de dicho artículo es igual al precio de intervención válido para estos productos en el momento de su importación, incrementado en un porcentaje según se trate de arroz descascarillado o blanqueado, y reducido en el precio de importación, siempre que el derecho no sobrepase los tipos de los derechos del arancel aduanero común.
- (2) En virtud de lo establecido en el apartado 3 del artículo 12 del Reglamento (CE) nº 3072/95, los precios de importación cif se calculan tomando como base los precios representativos para el producto de que se trate en el mercado mundial o en el mercado comunitario de importación del producto.
- (3) El Reglamento (CE) nº 1503/96 establece las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 3072/95 en lo que respecta a los derechos de importación en el sector del arroz.

(4) Los derechos de importación son aplicables hasta la entrada en vigor de otros nuevos. También permanecen vigentes si no se dispone de ninguna cotización en las fuentes de referencia a que se refiere el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1503/96 durante las dos semanas anteriores a la siguiente fijación periódica.

(5) Para permitir el funcionamiento normal del régimen de derechos de importación, es necesario utilizar para el cálculo de estos últimos los tipos de mercado registrados durante un período de referencia.

(6) La aplicación del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 1503/96 conduce a modificar los derechos de importación fijados a partir del 15 de mayo de 2003 por el Reglamento (CE) nº 832/2003 de la Comisión <sup>(3)</sup>, conforme a los anexos del presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

En el anexo I del presente Reglamento se ajustan conforme al artículo 4 del Reglamento (CE) nº 1503/96 y se establecen, sobre la base de los datos recogidos en el anexo II, los derechos de importación del sector del arroz mencionados en los apartados 1 y 2 del artículo 11 del Reglamento (CE) nº 3072/95.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de abril de 2004.

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

Hecho en Bruselas, el 31 de marzo de 2004.

*Por la Comisión*

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Director General de Agricultura*

<sup>(1)</sup> DO L 329 de 30.12.1995, p. 18. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 411/2002 (DO L 62 de 5.3.2002, p. 27).

<sup>(2)</sup> DO L 189 de 30.7.1996, p. 71. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2294/2003 (DO L 340 de 24.12.2003, p. 12).

<sup>(3)</sup> DO L 120 de 15.5.2003, p. 15.

## ANEXO I

## Derechos de importación aplicables al arroz y al arroz partido

(en EUR/t)

| Código NC  | Derecho de importación <sup>(5)</sup>                             |                                                  |                           |                                            |                       |
|------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------------|-----------------------|
|            | Terceros países<br>(excepto ACP y Bangla-<br>desh) <sup>(7)</sup> | ACP <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup> | Bangladesh <sup>(4)</sup> | Basmati<br>India y Pakistán <sup>(6)</sup> | Egipto <sup>(8)</sup> |
| 1006 10 21 | (7)                                                               | 69,51                                            | 101,16                    |                                            | 158,25                |
| 1006 10 23 | (7)                                                               | 69,51                                            | 101,16                    |                                            | 158,25                |
| 1006 10 25 | (7)                                                               | 69,51                                            | 101,16                    |                                            | 158,25                |
| 1006 10 27 | (7)                                                               | 69,51                                            | 101,16                    |                                            | 158,25                |
| 1006 10 92 | (7)                                                               | 69,51                                            | 101,16                    |                                            | 158,25                |
| 1006 10 94 | (7)                                                               | 69,51                                            | 101,16                    |                                            | 158,25                |
| 1006 10 96 | (7)                                                               | 69,51                                            | 101,16                    |                                            | 158,25                |
| 1006 10 98 | (7)                                                               | 69,51                                            | 101,16                    |                                            | 158,25                |
| 1006 20 11 | 191,31                                                            | 62,62                                            | 91,32                     |                                            | 143,48                |
| 1006 20 13 | 191,31                                                            | 62,62                                            | 91,32                     |                                            | 143,48                |
| 1006 20 15 | 191,31                                                            | 62,62                                            | 91,32                     |                                            | 143,48                |
| 1006 20 17 | 228,15                                                            | 75,51                                            | 109,74                    | 0,00                                       | 171,11                |
| 1006 20 92 | 191,31                                                            | 62,62                                            | 91,32                     |                                            | 143,48                |
| 1006 20 94 | 191,31                                                            | 62,62                                            | 91,32                     |                                            | 143,48                |
| 1006 20 96 | 191,31                                                            | 62,62                                            | 91,32                     |                                            | 143,48                |
| 1006 20 98 | 228,15                                                            | 75,51                                            | 109,74                    | 0,00                                       | 171,11                |
| 1006 30 21 | 358,83                                                            | 113,20                                           | 164,51                    |                                            | 269,12                |
| 1006 30 23 | 358,83                                                            | 113,20                                           | 164,51                    |                                            | 269,12                |
| 1006 30 25 | 358,83                                                            | 113,20                                           | 164,51                    |                                            | 269,12                |
| 1006 30 27 | (7)                                                               | 133,21                                           | 193,09                    |                                            | 312,00                |
| 1006 30 42 | 358,83                                                            | 113,20                                           | 164,51                    |                                            | 269,12                |
| 1006 30 44 | 358,83                                                            | 113,20                                           | 164,51                    |                                            | 269,12                |
| 1006 30 46 | 358,83                                                            | 113,20                                           | 164,51                    |                                            | 269,12                |
| 1006 30 48 | (7)                                                               | 133,21                                           | 193,09                    |                                            | 312,00                |
| 1006 30 61 | 358,83                                                            | 113,20                                           | 164,51                    |                                            | 269,12                |
| 1006 30 63 | 358,83                                                            | 113,20                                           | 164,51                    |                                            | 269,12                |
| 1006 30 65 | 358,83                                                            | 113,20                                           | 164,51                    |                                            | 269,12                |
| 1006 30 67 | (7)                                                               | 133,21                                           | 193,09                    |                                            | 312,00                |
| 1006 30 92 | 358,83                                                            | 113,20                                           | 164,51                    |                                            | 269,12                |
| 1006 30 94 | 358,83                                                            | 113,20                                           | 164,51                    |                                            | 269,12                |
| 1006 30 96 | 358,83                                                            | 113,20                                           | 164,51                    |                                            | 269,12                |
| 1006 30 98 | (7)                                                               | 133,21                                           | 193,09                    |                                            | 312,00                |
| 1006 40 00 | (7)                                                               | 41,18                                            | (7)                       |                                            | 96,00                 |

<sup>(1)</sup> El derecho por las importaciones de arroz originario de los Estados de África, del Caribe y del Pacífico se aplicará con arreglo al régimen establecido en los Reglamentos (CE) n° 2286/2002 del Consejo (DO L 348 de 21.12.2002, p. 5) y, (CE) n° 638/2003 de la Comisión (DO L 93 de 10.4.2003, p. 3), modificado.

<sup>(2)</sup> Con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1706/98, los derechos de importación no se aplicarán a los productos originarios de los Estados de África, del Caribe y del Pacífico e importados directamente en el departamento de ultramar de la Reunión.

<sup>(3)</sup> El derecho por la importación de arroz en el departamento de ultramar de la Reunión se establece en el apartado 3 del artículo 11 del Reglamento (CE) n° 3072/95.

<sup>(4)</sup> (El derecho por las importaciones de arroz, excepto las de arroz partido (código NC 1006 40 00), originarias de Bangladesh se aplicará con arreglo al régimen establecido en los Reglamentos (CEE) n° 3491/90 del Consejo (DO L 337 de 4.12.1990, p. 1) y (CEE) n° 862/91 de la Comisión (DO L 88 de 9.4.1991, p. 7), modificado.

<sup>(5)</sup> La importación de productos originarios de los PTU quedará exenta de derechos de importación, de conformidad con dispuesto en el apartado 1 del artículo 101 de la Decisión 91/482/CEE del Consejo (DO L 263 de 19.9.1991, p. 1) modificada.

<sup>(6)</sup> (El arroz sin cáscara de la variedad Basmati originario de la India y de Pakistán será objeto de una reducción de 250 EUR/t [artículo 4 bis del Reglamento (CE) n° 1503/96, modificado].

<sup>(7)</sup> Derecho de aduana fijado en el arancel aduanero común.

<sup>(8)</sup> El derecho por las importaciones de arroz originario y procedente de Egipto se aplicará con arreglo al régimen establecido en los Reglamentos (CE) n° 2184/96 del Consejo (DO L 292 de 15.11.1996, p. 1) y (CE) n° 196/97 de la Comisión (DO L 31 de 1.2.1997, p. 53).

## ANEXO II

**Cálculo de los derechos de importación del sector del arroz**

|                                   | Paddy            | Tipo Índica       |                   | Tipo Japónica   |            | Arroz partido    |
|-----------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-----------------|------------|------------------|
|                                   |                  | Descascarillado   | Blanco            | Descascarillado | Blanco     |                  |
| 1. Derecho de importación (EUR/t) | ( <sup>1</sup> ) | 228,15            | 416,00            | 191,31          | 358,83     | ( <sup>1</sup> ) |
| 2. Elementos de cálculo:          |                  |                   |                   |                 |            |                  |
| a) Precio cif Arag (EUR/t)        | —                | 312,48            | 242,23            | 373,35          | 443,10     | —                |
| b) Precio fob (EUR/t)             | —                | —                 | —                 | 348,73          | 418,48     | —                |
| c) Fletes marítimos (EUR/t)       | —                | —                 | —                 | 24,62           | 24,62      | —                |
| d) Fuente                         | —                | USDA y operadores | USDA y operadores | Operadores      | Operadores | —                |

(<sup>1</sup>) Derecho de aduana fijado en el arancel aduanero común.

**REGLAMENTO (CE) Nº 611/2004 DE LA COMISIÓN****de 31 de marzo de 2004****por el que se fijan los derechos de importación en el sector de los cereales**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo, de 30 de junio de 1992, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los cereales <sup>(1)</sup>.Visto el Reglamento (CE) nº 1249/96 de la Comisión, de 28 de junio de 1996, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo en lo referente a los derechos de importación en el sector de los cereales <sup>(2)</sup>, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 1766/92 establece la percepción de los derechos del arancel aduanero común con motivo de la importación de los productos mencionados en el artículo 1 del citado Reglamento. No obstante, el derecho de importación para los productos indicados en el apartado 2 de dicho artículo es igual al precio de intervención válido para estos productos en el momento de su importación, incrementado en un 55 % y reducido en el precio de importación cif aplicable al envío de que se trate. No obstante, este derecho no podrá sobrepasar el tipo de los derechos del arancel aduanero común.
- (2) En virtud de lo establecido en el apartado 3 del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 1766/92, los precios de importación cif se calculan tomando como base los precios representativos del producto en cuestión en el mercado mundial.

- (3) El Reglamento (CE) nº 1249/96 establece las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1766/92 en lo que respecta a los derechos de importación del sector de los cereales.
- (4) Los derechos de importación son aplicables hasta la entrada en vigor de otros nuevos.
- (5) Para permitir el funcionamiento normal del régimen de derechos por importación, es necesario utilizar para el cálculo de estos últimos los tipos representativos de mercado registrados durante un período de referencia.
- (6) La aplicación del Reglamento (CE) nº 1249/96 conduce a fijar los derechos de importación conforme al anexo I del presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

En el anexo I del presente Reglamento se establecen, sobre la base de los datos recogidos en el anexo II, los derechos de importación del sector de los cereales mencionados en el apartado 2 del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 1766/92.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de abril de 2004.

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

Hecho en Bruselas, el 31 de marzo de 2004.

*Por la Comisión*

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Director General de Agricultura*

<sup>(1)</sup> DO L 181 de 1.7.1992, p. 21; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1104/2003 (DO L 158 de 27.6.2003, p. 1).

<sup>(2)</sup> DO L 161 de 29.6.1996, p. 125; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1110/2003 (DO L 158 de 27.6.2003, p. 12).

## ANEXO I

**Derechos de importación de los productos contemplados en el apartado 2 del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 1766/92**

| Código NC     | Designación de la mercancía                          | Derecho de importación <sup>(1)</sup><br>(en EUR/t) |
|---------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 1001 10 00    | Trigo duro de calidad alta                           | 0,00                                                |
|               | de calidad media                                     | 0,00                                                |
|               | de calidad baja                                      | 0,00                                                |
| 1001 90 91    | Trigo blando para siembra                            | 0,00                                                |
| ex 1001 90 99 | Trigo blando de calidad alta que no sea para siembra | 0,00                                                |
| 1002 00 00    | Centeno                                              | 19,42                                               |
| 1005 10 90    | Maíz para siembra que no sea híbrido                 | 23,89                                               |
| 1005 90 00    | Maíz que no sea para siembra <sup>(2)</sup>          | 23,89                                               |
| 1007 00 90    | Sorgo para grano que no sea híbrido para siembra     | 19,42                                               |

<sup>(1)</sup> Los importadores de las mercancías que lleguen a la Comunidad por el Océano Atlántico o vía el Canal de Suez [apartado 4 del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 1249/96] podrán acogerse a las siguientes reducciones de los derechos:

- 3 € por tonelada si el puerto de descarga se encuentra en el Mediterráneo,
- 2 € por tonelada si el puerto de descarga se encuentra en Irlanda, el Reino Unido, Dinamarca, Suecia, Finlandia o la costa atlántica de la Península Ibérica.

<sup>(2)</sup> Los importadores que reúnan las condiciones establecidas en el apartado 5 del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 1249/96 podrán acogerse a una reducción a tanto alzado de 24 € por tonelada.

## ANEXO II

**Datos para el cálculo de los derechos**

(período del 15.3.2004 al 31.3.2004)

1. Valores medios correspondientes al período de referencia previsto en el apartado 2 del artículo 2 del Reglamento (CE) n° 1249/96:

| Cotizaciones en bolsa                         | Minneapolis  | Chicago | Minneapolis   | Minneapolis       | Minneapolis       | Minneapolis   |
|-----------------------------------------------|--------------|---------|---------------|-------------------|-------------------|---------------|
| Producto (% de proteínas con 12 % de humedad) | HRS2 (14 %)  | YC3     | HAD2          | calidad media (*) | calidad baja (**) | US barley 2   |
| Cotización (EUR/t)                            | 145,00 (***) | 99,98   | 168,06 (****) | 158,06 (****)     | 138,06 (****)     | 106,83 (****) |
| Prima Golfo (EUR/t)                           | —            | 7,98    | —             | —                 | —                 | —             |
| Prima Grandes Lagos (EUR/t)                   | 20,66        | —       | —             | —                 | —                 | —             |

(\*) Prima negativa de un importe de 10 EUR/t [apartado 3 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 1249/96].

(\*\*) Prima negativa de un importe de 30 EUR/t [apartado 3 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 1249/96].

(\*\*\*) Prima positiva de un importe de 14 EUR/t incorporada [apartado 3 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 1249/96].

(\*\*\*\*) Fob Duluth.

2. Valores medios correspondientes al período de referencia previsto en el apartado 2 del artículo 2 del Reglamento (CE) n° 1249/96:

Fletes/gastos: Golfo de México-Rotterdam: 33,83 EUR/t; Grandes Lagos-Rotterdam: 39,43 EUR/t.

3. Subvenciones previstas en el tercer párrafo del apartado 2 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 1249/96: 0,00 EUR/t (HRW2)
- 
- 0,00 EUR/t (SRW2).

## II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

## CONSEJO

## DECISIÓN DEL CONSEJO

de 8 de marzo de 2004

**por la que se autoriza a los Estados miembros que son Partes contratantes en el Convenio de París de 29 de julio de 1960 acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear a ratificar, en interés de la Comunidad Europea, el Protocolo por el que se modifica dicho Convenio o a adherirse a él**

(2004/294/CE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular la letra c) de su artículo 61 y su artículo 67, en relación con el párrafo primero del apartado 2 del artículo 300,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen conforme del Parlamento Europeo <sup>(1)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Protocolo por el que se modifica el Convenio de 29 de julio de 1960 acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, modificado mediante el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964 y mediante el Protocolo de 16 de noviembre de 1982 (en lo sucesivo denominado «el Convenio de París»), se ha negociado con el fin de mejorar la indemnización de las víctimas de daños provocados por accidentes nucleares. Contempla un aumento de los importes de responsabilidad y la extensión del régimen de responsabilidad civil nuclear a los daños medioambientales.
- (2) De conformidad con las directrices de negociación del Consejo de 13 de septiembre de 2002, la Comisión ha negociado en nombre de la Comunidad, en las materias que son competencia de la Comunidad Europea, el Protocolo por el que se modifica el Convenio de París. No obstante, las directrices de negociación del Consejo no contemplaban la negociación de una cláusula que permitiese la adhesión de la Comunidad al Protocolo.
- (3) El Protocolo ha sido adoptado definitivamente por las Partes contratantes en el Convenio de París. El texto del Protocolo se ajusta a las directrices de negociación del Consejo.

- (4) La Comunidad disfruta de competencia exclusiva en lo que respecta a la modificación del artículo 13 del Convenio de París, en la medida en que esta modificación afecta a las disposiciones establecidas en el Reglamento (CE) n° 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 <sup>(2)</sup>. Los Estados miembros mantienen sus competencias en las materias cubiertas por el Protocolo que no afectan al Derecho comunitario. Dados el objeto y la finalidad del Protocolo de modificación, la aceptación de las disposiciones del Protocolo que son competencia comunitaria no puede disociarse de las disposiciones que son competencia de los Estados miembros.
- (5) El Protocolo por el que se modifica el Convenio de París reviste especial importancia respecto a los intereses de la Comunidad y de sus Estados miembros, ya que permite mejorar la indemnización de los daños causados por accidentes nucleares.
- (6) Los Estados miembros que son Partes contratantes en el Convenio de París firmaron el Protocolo, en nombre de la Comunidad Europea, el 12 de febrero de 2004, a reserva de su posible celebración en una fecha posterior, de conformidad con la Decisión 2003/882/CE del Consejo <sup>(3)</sup>.
- (7) El Convenio de París y su Protocolo de modificación no están abiertos a la participación de las organizaciones regionales. Por consiguiente, la Comunidad no puede firmar ni ratificar el Protocolo, ni tampoco adherirse a él. En estas circunstancias está justificado que, a título muy excepcional, los Estados miembros ratifiquen el Protocolo o se adhieran a él en interés de la Comunidad.

<sup>(1)</sup> Dictamen emitido el 26 de febrero de 2004 (no publicado aún en el Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> DO L 12 de 16.1.2001, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 338 de 23.12.2003, p. 32.

- (8) Sin embargo, tres Estados miembros, Austria, Irlanda y Luxemburgo, no son Partes en el Convenio de París. Dado que el Protocolo modifica el Convenio de París, que el Reglamento (CE) nº 44/2001 autoriza a los Estados miembros sujetos a dicho Convenio a seguir aplicando las normas de competencia establecidas en éste y que el Protocolo no modifica sustancialmente las normas de competencia del Convenio, está justificado objetivamente que solamente los Estados miembros que son Partes contratantes en el Protocolo del Convenio de París sean los destinatarios de la presente Decisión. Por ello, Austria, Irlanda y Luxemburgo seguirán basándose en las normas comunitarias que figuran en el Reglamento (CE) nº 44/2001 y seguirán aplicándolas en el ámbito cubierto por el Convenio de París y el Protocolo por el que se modifica dicho Convenio.
- (9) Conviene, por lo tanto, que los Estados miembros que son Partes contratantes en el Convenio de París ratifiquen el Protocolo por el que se modifica el Convenio de París, o se adhieran a él, en interés de la Comunidad Europea y en las condiciones establecidas en la presente Decisión. La ratificación o la adhesión no afecta a la posición de Austria, Irlanda y Luxemburgo.
- (10) Por consiguiente, la aplicación de las disposiciones del Protocolo, en lo que respecta a la Comunidad Europea, se limitará sólo a los Estados miembros que son actualmente Partes contratantes en el Convenio de París y no afecta a la posición de Austria, Irlanda y Luxemburgo.
- (11) El Reino Unido e Irlanda están vinculados por el Reglamento (CE) nº 44/2001 y participan, por tanto, en la adopción de la presente Decisión.
- (12) De conformidad con los artículos 1 y 2 del protocolo sobre la posición de Dinamarca anexo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, Dinamarca no participa en la adopción de la presente Decisión, y no está vinculada por ella ni sujeta a su aplicación.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

1. Sin perjuicio de las competencias de la Comunidad, los Estados miembros que son actualmente Partes contratantes en el Convenio de París ratificarán el Protocolo por el que se

modifica dicho Convenio, o se adherirán a él, en interés de la Comunidad Europea. Dicha ratificación o adhesión no afectará a la posición de Austria, Irlanda y Luxemburgo.

2. El texto del Protocolo por el que se modifica el Convenio de París se adjunta a la presente Decisión.

3. A efectos de la presente Decisión se entenderá por «Estado miembro» todos los Estados miembros excepto Austria, Dinamarca, Irlanda y Luxemburgo.

#### *Artículo 2*

1. Los Estados miembros que son Partes contratantes en el Convenio de París adoptarán las medidas necesarias para depositar simultáneamente los instrumentos de ratificación del Protocolo o de adhesión a éste en un plazo razonable ante el Secretario General de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, de ser posible antes del 31 de diciembre de 2006.

2. Antes del 1 de julio de 2006, los Estados miembros que son Partes contratantes en el Convenio de París, reunidos en Consejo, intercambiarán información con la Comisión sobre la fecha en que consideren que habrán concluido sus procedimientos parlamentarios necesarios para la ratificación o adhesión. La fecha y las modalidades del depósito simultáneo se determinarán sobre esa base.

#### *Artículo 3*

Con ocasión de la ratificación del Protocolo por el que se modifica el Convenio de París o de la adhesión a él, los Estados miembros informarán por escrito al Secretario General de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos de que se ha procedido a la ratificación o a la adhesión de conformidad con la presente Decisión.

#### *Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros, de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

Hecho en Bruselas, el 8 de marzo de 2004.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

D. AHERN

## PROTOCOLO

### que modifica el Convenio de 29 de julio de 1960 sobre la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, modificado por el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964 y por el Protocolo de 16 de noviembre de 1982

LOS GOBIERNOS de la República Federal de Alemania, del Reino de Bélgica, del Reino de Dinamarca, del Reino de España, de la República de Finlandia, de la República Francesa, de la República Helénica, de la República Italiana, del Reino de Noruega, del Reino de los Países Bajos, de la República Portuguesa, del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, de la República de Eslovenia, del Reino de Suecia, de la Confederación Suiza y de la República de Turquía;

CONSIDERANDO que es deseable modificar el Convenio sobre la Responsabilidad Civil en materia de Energía Nuclear, concluido en París el 29 de julio de 1960 en el marco de la Organización Europea de Cooperación Económica, en la actualidad Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico, modificado por el Protocolo adicional firmado en París el 28 de Enero de 1964 y por el Protocolo firmado en París el 16 de noviembre de 1982;

HAN ACORDADO lo siguiente:

#### I.

El Convenio sobre la Responsabilidad Civil en materia de Energía Nuclear de 29 de julio de 1960, tal como fue modificado por el Protocolo adicional firmado en París el 28 de enero de 1964 y por el Protocolo firmado en París el 16 de noviembre de 1982, queda modificado de la forma siguiente:

A. Los apartados i) y ii) del párrafo a) del artículo 1 se reemplazan por el texto siguiente:

- «i) “Accidente nuclear” significa todo hecho o sucesión de hechos del mismo origen que hayan causado daños nucleares.
- ii) “Instalación nuclear” significa los reactores, excepto los que forman parte de un medio de transporte; las fábricas de preparación o de procesamiento de sustancias nucleares; las fábricas de separación de isótopos de combustibles nucleares; las fábricas de reprocesamiento de combustibles nucleares irradiados; las instalaciones de almacenamiento de sustancias nucleares con exclusión del almacenamiento incidental de estas sustancias con ocasión de su transporte; las instalaciones destinadas al almacenamiento definitivo de sustancias nucleares, incluidos los reactores, fábricas e instalaciones que están en proceso de clausura; así como toda otra instalación en la que se contengan combustibles nucleares o productos o desechos radiactivos que sea designada por el Comité de Dirección de Energía Nuclear de la Organización (en adelante denominado “el Comité de Dirección”); Toda Parte contratante podrá decidir que serán consideradas como una instalación nuclear única varias instalaciones nucleares que tengan el mismo explotador y se encuentren en el mismo emplazamiento, así como toda otra instalación situada en ese emplazamiento que contenga combustibles nucleares o productos o desechos radiactivos.».

B. Se añaden cuatro nuevos apartados vii), viii), ix) y x) al párrafo a) del artículo 1 como sigue:

«vii) “Daño nuclear” significa:

1. Muerte o daño físico a las personas.
2. Pérdida o daño de los bienes,

y cada una de las siguientes categorías de daños en la medida que determine la legislación del Tribunal competente.

3. Toda pérdida económica que se derive de un daño incluido en los apartados 1 y 2 anteriores, siempre que no esté comprendida en dichos apartados, si dicha pérdida ha sido sufrida por una persona que legalmente esté facultada para demandar la reparación de los daños citados.
4. El coste de las medidas de restauración del medio ambiente degradado, excepto si dicha degradación es insignificante, si tales medidas han sido efectivamente adoptadas o deban serlo y en tanto dicho coste no esté incluido en el apartado 2 anterior.
5. El lucro cesante directamente relacionado con un uso o disfrute del medio ambiente que resulte de una degradación significativa del mismo, siempre que no esté incluido en el apartado 2 anterior.
6. El coste de las medidas preventivas y cualquier pérdida o daño causado por tales medidas,

tratándose de los apartados 1 a 5 anteriores, en la medida en que la pérdida o daño se derive o resulte de radiaciones ionizantes emitidas por una fuente de radiaciones que se encuentre en el interior de una instalación nuclear; o emitidas por combustibles nucleares o productos o desechos radiactivos que se encuentren en una instalación nuclear o por sustancias nucleares que procedan, se originen o se envíen a una instalación nuclear, tanto si la pérdida o daño haya sido causada por las propiedades radiactivas de estas sustancias o por una combinación de dichas propiedades con las propiedades tóxicas, explosivas o peligrosas de estas sustancias.

- viii) "Medidas de restauración" significa todas las medidas razonables que hayan sido aprobadas por las autoridades competentes del país donde se adopten y que tiendan a restaurar o restablecer los elementos dañados o destruidos del medio ambiente o a introducir, cuando esto sea razonable, el equivalente de estos elementos en el medio ambiente. La legislación del Estado donde se sufra el daño nuclear determinará quién está facultado para adoptar tales medidas.
- ix) "Medidas preventivas" significa todas las medidas razonables adoptadas por cualquier persona, después de que haya ocurrido un accidente nuclear o un suceso que cree una amenaza grave e inminente de daño nuclear, para prevenir o reducir al mínimo los daños nucleares mencionados en los apartados a) vii) 1 a 5, sujetas a la aprobación de las autoridades competentes, si tal aprobación es requerida por la legislación del Estado en que se adopten las medidas.
- x) "Medidas razonables" significa todas las medidas que sean consideradas apropiadas y proporcionadas por el derecho del tribunal competente teniendo en cuenta todas las circunstancias, por ejemplo:
  - 1. la naturaleza y magnitud del daño nuclear sufrido o, en el caso de las medidas preventivas, la naturaleza y magnitud del riesgo de tal daño,
  - 2. la probabilidad, en el momento en que sean adoptadas, de que estas medidas sean eficaces,
  - 3. los conocimientos científicos y técnicos pertinentes.».

C. El artículo 2 se reemplaza por el texto siguiente:

«Artículo 2

- a) El presente Convenio se aplica a los daños nucleares sufridos en el territorio, o en toda zona marítima establecida según el derecho internacional o, excepto en el caso de un Estado no contratante no mencionado en los apartados ii) a iv) del presente párrafo, a bordo de un buque o aeronave matriculados por:
  - i) una Parte contratante;
  - ii) un Estado no contratante que, en el momento del accidente nuclear, sea Parte contratante en el Convenio de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963, y en toda modificación a este Convenio que esté en vigor para dicha Parte, así como en el Protocolo común sobre la aplicación del Convenio de Viena y el Convenio de París, de 21 de septiembre de 1988, siempre que la Parte contratante en el Convenio de París en cuyo territorio esté situada la instalación nuclear del explotador responsable sea Parte contratante en el Protocolo común;
  - iii) un Estado no contratante que, en el momento del accidente nuclear, no tenga ninguna instalación nuclear en su territorio o en las zonas marítimas que haya establecido de conformidad con el Derecho internacional, o
  - iv) cualquier otro Estado no contratante donde esté en vigor, en el momento de ocurrir el accidente nuclear, una legislación sobre responsabilidad nuclear que conceda beneficios recíprocos equivalentes y que se fundamente en idénticos principios a los del presente Convenio incluyendo, entre otros, la responsabilidad objetiva del explotador responsable, la responsabilidad absoluta del explotador o disposición de efecto equivalente, la jurisdicción exclusiva del tribunal competente, igual tratamiento para todas las víctimas de un accidente nuclear, reconocimiento y ejecución de sentencias, libre transferencia de indemnizaciones, intereses y gastos.
- b) Ninguna disposición de este artículo impide a una Parte contratante en cuyo territorio esté situada la instalación nuclear del explotador responsable prever en su legislación un ámbito de aplicación más amplio del presente Convenio.».

D. El artículo 3 se reemplaza por el texto siguiente:

«Artículo 3

- a) El explotador de una instalación nuclear es responsable conforme al presente Convenio de todo daño nuclear excepto:
  - i) los daños causados a la propia instalación nuclear y a cualquier otra instalación nuclear, aun cuando esté en construcción, que esté situadas en el mismo emplazamiento de tal instalación, y
  - ii) los daños a los bienes que se encuentren en el mismo emplazamiento y que sean o deban ser utilizados en relación con una u otra de dichas instalaciones,

si se determina que este daño ha sido causado por un accidente nuclear ocurrido en esta instalación o debido a las sustancias nucleares procedentes de esta instalación, sin perjuicio de las disposiciones del artículo 4.

- b) Cuando los daños nucleares sean causados conjuntamente por un accidente nuclear y un accidente que no sea un accidente nuclear, el daño causado por este segundo accidente, en la medida en que no sea posible separarlo con certeza del daño nuclear causado por el accidente nuclear, se considerará como daño causado por el accidente nuclear. Cuando el daño nuclear haya sido causado conjuntamente por un accidente nuclear y por una emisión de radiaciones ionizantes no cubierta por este Convenio, ninguna disposición de este Convenio limita o afecta a la responsabilidad de nadie en lo que concierne a esta emisión de radiaciones ionizantes.».
- E. Los párrafos c) y d) del artículo 4 pasan a ser párrafos d) y e) respectivamente y se añade al artículo 4 un nuevo párrafo c), redactado en la forma siguiente:
- «c) La transferencia de la responsabilidad al explotador de otra instalación nuclear conforme a los párrafos a)i) y ii) y b)i) y ii) del presente artículo, sólo podrá efectuarse si este explotador tiene un interés económico directo en las sustancias nucleares que están siendo transportadas.».
- F. Los párrafos b) y d) del artículo 5 se reemplazan por el texto siguiente:
- «b) Siempre que un daño nuclear sea causado por un accidente nuclear ocurrido en una instalación nuclear, y debido solamente a sustancias nucleares que habían sido depositadas en ella con ocasión de su transporte, el explotador de dicha instalación nuclear no será responsable si otro explotador u otra persona lo son en virtud del artículo 4.
- c) Si el daño nuclear implica la responsabilidad de varios explotadores de conformidad con el presente Convenio, su responsabilidad será solidaria; no obstante, cuando la responsabilidad derive del daño nuclear causado por un accidente nuclear en el que hayan intervenido sustancias nucleares que estaban siendo transportadas en un mismo medio de transporte, o hayan sido depositadas en una única instalación con ocasión de su transporte, la cuantía máxima total de la responsabilidad de dichos explotadores será igual a la cuantía más elevada establecida para uno de ellos conforme al artículo 7. En ningún caso la responsabilidad de un explotador por un accidente nuclear podrá ser superior a la cuantía que le corresponda de conformidad con el artículo 7.».
- G. Los párrafos c), e) y g) del artículo 6 se reemplazan por el texto siguiente:
- «c) i) Ninguna disposición del presente Convenio afecta la responsabilidad:
- 1) De la persona física, respecto al daño nuclear causado por un accidente nuclear del cual el explotador no es responsable en virtud de los artículos 3a) o 9, y que resulte de un acto o una omisión llevados a cabo por ella misma con la intención de causar un daño.
  - 2) De la persona debidamente autorizada para explotar un reactor que forme parte de un medio de transporte por un daño nuclear causado por un accidente nuclear, cuando no sea responsable de este daño un explotador en virtud del artículo 4 a) iii) o b) iii).
- ii) El explotador no podrá ser declarado responsable de un daño nuclear causado por un accidente nuclear si no es en virtud de este Convenio.».
- «e) Si el explotador prueba que el daño nuclear resulta, en todo o en parte, de una negligencia grave de la persona que lo ha sufrido, o de una acción u omisión de esta persona con intención de causar un daño, el tribunal competente puede, si el Derecho nacional así lo dispone, exonerar, total o parcialmente, al explotador de la obligación de reparar el daño sufrido por esta persona.».
- H. El artículo 7 se reemplaza por el texto siguiente:
- «Artículo 7
- a) Toda Parte contratante debe prever en su legislación que la responsabilidad del explotador por los daños causados por cada accidente nuclear no sea inferior a 700 millones de euros.
- b) No obstante el párrafo a) del presente artículo y del artículo 21c), una Parte contratante puede,
- i) considerando la naturaleza de la instalación nuclear de que se trate y de las consecuencias previsibles de un accidente nuclear que pueda ocasionar, establecer una cuantía de responsabilidad menos elevada para esta instalación, sin que en ningún caso la cuantía establecida pueda ser inferior a 70 millones de euros,
  - ii) considerando la naturaleza de las sustancias nucleares causantes del daño y las consecuencias previsibles del accidente nuclear que puedan ocasionar, establecer una cuantía de responsabilidad menos elevada para el transporte de dichas sustancias, sin que en ningún caso la cuantía establecida pueda ser inferior a 80 millones de euros.
- c) La reparación de los daños nucleares causados al medio de transporte en el que se encuentren las sustancias nucleares de que se trate en el momento de ocurrir el accidente nuclear no podrá tener por efecto reducir la responsabilidad del explotador para la reparación de los demás daños nucleares a una cuantía inferior a 80 millones de euros o a la cantidad superior establecida por la legislación de una Parte contratante.
- d) Las cuantías establecidas en virtud de los párrafos a) o b) del presente artículo o del artículo 21c) para la responsabilidad de los explotadores de instalaciones nucleares situadas en el territorio de una Parte contratante, así como las disposiciones de la legislación de una Parte contratante adoptadas en virtud del párrafo c) del presente artículo, se aplican a la responsabilidad de dichos explotadores cualquiera que sea el lugar del accidente nuclear.

- e) Una Parte contratante puede subordinar el tránsito de sustancias nucleares a través de su territorio a la condición de que la cuantía máxima de la responsabilidad del explotador extranjero de que se trate se aumente, si considera que tal cuantía no cubre de forma adecuada los riesgos de un accidente nuclear durante este tránsito. No obstante, la cuantía máxima así aumentada no podrá exceder a la cuantía máxima de la responsabilidad de los explotadores de instalaciones nucleares situadas en el territorio de esta Parte contratante.
  - f) Las disposiciones del párrafo e) del presente artículo no se aplican:
    - i) al transporte por mar cuando exista, en virtud del Derecho internacional, derecho de refugio en los puertos de dicha Parte contratante, a consecuencia de un peligro inminente o derecho al paso inocuo a través de su territorio,
    - ii) al transporte por vía aérea cuando exista, en virtud de un acuerdo o del Derecho internacional, el derecho de sobrevuelo o de aterrizaje en el territorio de dicha Parte contratante.
  - g) Cuando el presente Convenio sea aplicable a un Estado no contratante de conformidad con el artículo 2a)iv), toda Parte contratante podrá establecer cuantías de responsabilidad por los daños nucleares menos elevadas que las cuantías mínimas establecidas conforme al presente artículo o al artículo 21c), en la medida en que este Estado no conceda los beneficios recíprocos de una cuantía equivalente.
  - h) Los intereses y costas concedidos por un tribunal que entienda de una acción de reparación en virtud del presente Convenio no se considerarán indemnizaciones en el sentido del presente Convenio y serán abonados por el explotador además de las cuantías de reparación que sean debidas en virtud del presente artículo.
  - i) Las cuantías previstas en el presente artículo podrán ser convertidas en monedas nacionales redondeadas.
  - j) Cada Parte contratante adoptará las medidas necesarias para que las personas que hayan sufrido daños puedan ejercitar sus derechos a la reparación sin tener que recurrir a procedimientos diferentes según el origen de los fondos destinados a tal reparación.».
- I. El artículo 8 se reemplaza por el texto siguiente:
- «Artículo 8
- a) Las acciones de reparación, en virtud del presente Convenio, deben ejercitarse so pena de caducidad o de prescripción,
    - i) en el caso de muerte o daños personales en el plazo de treinta años a contar desde el accidente nuclear,
    - ii) en el caso de cualquier otro daño nuclear en el plazo de diez años desde el accidente nuclear.
  - b) La legislación nacional podrá no obstante establecer un plazo superior a los mencionados en los apartados i) o ii) del párrafo a) anterior, si la Parte contratante en cuyo territorio esté situada la instalación nuclear del explotador responsable prevé medidas para cubrir la responsabilidad del explotador frente a las acciones de reparación ejercitadas después de expirados los plazos mencionados en los apartados i) o ii) del párrafo a) anterior y durante el período de prolongación de dicho plazo.
  - c) No obstante, si está previsto un plazo más largo, conforme al párrafo b) anterior, las acciones de reparación ejercitadas durante este plazo no afectarán en ningún caso a los derechos de reparación en virtud del presente Convenio de las personas que hayan ejercitado una acción contra el explotador antes de la expiración,
    - i) de un plazo de 30 años en caso de muerte o daños corporales,
    - ii) de un plazo de diez años en caso de cualquier otro daño nuclear.
  - d) La legislación nacional puede establecer un plazo de caducidad o de prescripción de al menos tres años, a contar desde el momento en que el perjudicado tuvo conocimiento del daño nuclear y del explotador responsable, o bien a contar desde el momento en que debió razonablemente tener conocimiento de ello, sin que puedan superarse los plazos establecidos de conformidad con los párrafos a) y b) del presente artículo.
  - e) En los casos previstos en el artículo 13f)ii) no se producirá caducidad o prescripción de la acción si, en los plazos previstos en los párrafos a), b) y d) del presente artículo,
    - i) se ha ejercitado una acción de reparación, antes de que el Tribunal mencionado en el artículo 17 haya adoptado una decisión, ante uno de los tribunales entre los que puede elegir dicho Tribunal; si el Tribunal designa como competente uno distinto de aquel ante el que se haya ejercitado la acción podrá fijar un plazo en el que deba ejercitarse la acción ante el tribunal que hubiera designado,
    - ii) se ha solicitado a una Parte contratante la iniciación de la determinación del tribunal competente por el Tribunal, de conformidad con el artículo 13f)ii), y una vez determinado este, se ejercita la acción dentro del plazo que dicho Tribunal establezca.
  - f) Salvo disposición en contrario del Derecho nacional, una persona que haya sufrido un daño nuclear causado por un accidente nuclear y que haya ejercitado una acción de reparación en el plazo previsto en el presente artículo podrá presentar una demanda complementaria en caso de agravación del daño nuclear después de la expiración de dicho plazo, en tanto que no se haya dictado la sentencia definitiva.».

- J. El artículo 9 se reemplaza por el texto siguiente:

«Artículo 9

El explotador no es responsable de los daños nucleares causados por un accidente nuclear si este accidente se debe directamente a actos de conflicto armado, hostilidades, guerra civil o insurrección.».

- K. El artículo 10 se reemplaza por el texto siguiente:

«Artículo 10

- a) Para cubrir la responsabilidad civil prevista en el presente Convenio, todo explotador estará obligado a tener y mantener un seguro u otra garantía financiera por la cuantía establecida conforme al artículo 7a) o 7b) o al artículo 21c), cuya clase y condiciones serán determinadas por la autoridad pública competente.
- b) Cuando la responsabilidad del explotador no esté limitada en su cuantía, la Parte contratante en cuyo territorio esté situada la instalación del explotador responsable establecerá un límite a la garantía financiera del explotador responsable, que no podrá ser inferior a la cuantía determinada en el artículo 7a) o 7b).
- c) La Parte contratante en cuyo territorio esté situada la instalación nuclear del explotador responsable asegurará el pago de las indemnizaciones de los daños nucleares que hayan sido imputados al explotador, aportando los fondos necesarios, en la medida en que el seguro u otra garantía financiera no esté disponible o sea insuficiente para pagar las indemnizaciones, hasta una cantidad que no podrá ser inferior a la cuantía establecida en el artículo 7a) o en el artículo 21c).
- d) El asegurador o toda persona que haya concedido la garantía financiera no puede suspender el seguro o la garantía financiera prevista en los párrafos a) o b) del presente artículo o suprimirla sin un preaviso de al menos dos meses dirigido por escrito a la autoridad pública competente o, cuando el seguro o la garantía financiera se refiera a un transporte de sustancias nucleares, durante toda la duración del transporte.
- e) Las sumas procedentes del seguro, del reaseguro o de otra garantía financiera sólo podrán aplicarse a la reparación de los daños nucleares causados por un accidente nuclear.».

- L. El artículo 12 se reemplaza por el texto siguiente:

«Artículo 12

Las indemnizaciones pagables conforme al presente Convenio, las primas de los seguros y reaseguros así como las sumas provenientes del seguro, del reaseguro o de otra garantía financiera en virtud del artículo 10 y los intereses y gastos previstos en el artículo 7h), serán transferibles libremente entre las zonas monetarias de las Partes contratantes.».

- M. El artículo 13 se reemplaza por el texto siguiente

«Artículo 13

- a) Salvo en los casos en que el presente artículo disponga otra cosa, los tribunales de la Parte contratante en cuyo territorio haya ocurrido el accidente nuclear son los únicos competentes para conocer de las acciones ejercitadas en virtud de los artículos 3, 4 y 6a).
- b) Cuando un accidente nuclear se produce en el espacio de la zona económica exclusiva de una Parte contratante o, cuando tal zona no ha sido establecida, en un espacio que no exceda los límites de una zona económica exclusiva, de haberse establecido ésta, los tribunales de esta Parte son los únicos competentes a los fines del presente Convenio para conocer las acciones relativas al daño nuclear causado por este accidente nuclear, a condición de que la Parte contratante haya notificado acerca de este espacio al Secretario General de la Organización antes del accidente nuclear. Nada del presente párrafo será interpretado en el sentido de autorización al ejercicio de la competencia jurisdiccional o de la delimitación de una zona marítima de una forma que sea contraria al Derecho internacional del mar.
- c) Cuando un accidente nuclear se produce fuera de los territorios de las Partes contratantes, o en un espacio que no ha sido objeto de una notificación conforme al párrafo b) del presente artículo o, cuando el lugar del accidente no pueda ser determinado con certeza, los tribunales de la Parte contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación nuclear del explotador responsable son los únicos competentes.
- d) Cuando un accidente nuclear se produzca en un espacio en el que concurren las circunstancias mencionadas en el artículo 17d), serán competentes los tribunales designados, a demanda de una Parte contratante interesada, por el Tribunal al que se refiere el artículo 17, por ser estos los tribunales de la Parte contratante más directamente relacionada con el accidente y afectada por sus consecuencias.

- e) Ni el ejercicio de la competencia jurisdiccional en virtud del presente artículo, ni la notificación de un espacio efectuada conforme al párrafo b) del presente artículo crean un derecho u obligación ni constituyen un precedente en lo que concierne a la delimitación de los espacios marítimos entre los Estados cuyas costas estén enfrente una de otra o sean adyacentes.
- f) Cuando en virtud de los párrafos a), b) o c) del presente artículo sean competentes los tribunales de varias Partes contratantes, la competencia se atribuirá,
  - i) si el accidente nuclear ha ocurrido en parte fuera del territorio de cualquier Parte contratante y en parte sobre el territorio de una sola Parte contratante, a los tribunales de esta última,
  - ii) en cualquier otro caso, a los tribunales designados, a solicitud de una Parte contratante interesada, por el Tribunal mencionado en el artículo 17, por ser los tribunales de la Parte contratante más directamente relacionada con el accidente y afectada por sus consecuencias.
- g) La Parte contratante cuyos tribunales sean competentes adoptará, respecto de las acciones de reparación de daños nucleares, las disposiciones necesarias para:
  - i) que todo Estado pueda interponer una acción en nombre de las personas que han sufrido daños nucleares y que sean nacionales, domiciliados o residentes en su territorio y que hayan dado su consentimiento,
  - ii) que toda persona pueda ejercer una acción de reparación para reclamar sus derechos adquiridos por subrogación o por cesión.
- h) La Parte contratante cuyos tribunales sean competentes en virtud del presente Convenio adoptará las medidas necesarias para que sólo uno de sus tribunales sea competente para conocer de la reparación del daño de un accidente nuclear determinado; los criterios de selección de este tribunal serán establecidos por la legislación nacional de dicha Parte contratante.
  - i) Las sentencias dictadas en proceso contradictorio o en ausencia por el tribunal competente en virtud del presente artículo, una vez que se han hecho ejecutorias de conformidad con las leyes aplicadas por dicho tribunal, serán también ejecutorias en el territorio de las otras Partes contratantes a partir del cumplimiento de las formalidades prescritas por la Parte contratante interesada. No se admitirá ningún examen del fondo de la cuestión. Esta disposición no se aplicará a las sentencias ejecutorias provisionalmente
  - j) Si una acción de reparación se ejercita contra una Parte contratante en virtud del presente Convenio, dicha Parte contratante no podrá invocar su inmunidad de jurisdicción ante el tribunal competente en virtud del presente artículo, salvo en lo que atañe a las medidas de ejecución.»
- N. El párrafo b) del artículo 14 se reemplaza por el texto siguiente:
  - «b) El “Derecho nacional” y la “legislación nacional” significan el Derecho o la legislación nacional del tribunal competente en virtud del presente Convenio para conocer de las acciones derivadas de un accidente nuclear, con exclusión de las normas relativas a los conflictos de leyes. Este Derecho o esta legislación son aplicables a todas las cuestiones de fondo o procesales que no se regulen específicamente en este Convenio.»
- O. El párrafo b) del artículo 15 se reemplaza por el texto siguiente:
  - «b) En cuanto a la parte de daños nucleares cuya reparación excediera la cuantía de 700 millones de euros prevista en el artículo 7a), la aplicación de estas medidas, cualquiera que sea su forma, podría estar sometida a condiciones particulares que derogan las disposiciones del presente Convenio.»
- P. Se añade un nuevo artículo 16 bis, después del artículo 16, redactado de la forma siguiente:

«Artículo 16 bis

El presente Convenio no afecta a los derechos y obligaciones de una Parte contratante en virtud de las reglas generales del Derecho internacional público.»
- Q. El artículo 17 queda reemplazado por el texto siguiente:

«Artículo 17

  - a) En caso de diferencia entre dos o más Partes contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Convenio, las Partes interesadas se consultarán para solucionar tal diferencia por vía de negociación o cualquier otra forma de arreglo amistoso.
  - b) Cuando una diferencia contemplada en el párrafo a) no se resuelva en el plazo de seis meses a partir de la fecha en que tal diferencia haya sido constatada por una de las Partes interesadas, las Partes contratantes se reunirán para ayudar a las Partes interesadas a llegar a un arreglo amistoso.
  - c) Cuando la diferencia no se solucione en los tres meses siguientes a la fecha en que se reunieron las Partes contratantes conforme al párrafo b), esta diferencia, a solicitud de cualquiera de las Partes interesadas, será sometida al Tribunal Europeo para la Energía Nuclear creado por el Convenio de 20 de diciembre de 1957 sobre el establecimiento del control de seguridad en materia de energía nuclear.
  - d) Las diferencias relativas a la delimitación de zonas marítimas quedan fuera del ámbito del presente Convenio.»

R. El artículo 18 se reemplaza por el texto siguiente:

«Artículo 18

- a) En todo momento antes de la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión podrán formularse reservas al presente Convenio, o antes de la notificación hecha en virtud del artículo 23 en lo que respecta al o los territorios a que se refiera dicha notificación; tales reservas sólo serán recibidas si sus términos han sido expresamente aceptados por los Signatarios.
- b) No obstante, no será requerida la aceptación de un Signatario si éste no ha ratificado, aceptado o aprobado el presente Convenio en un plazo de 12 meses a contar desde la fecha en que se le comunicó la notificación de la reserva por el Secretario General de la Organización, de conformidad con el artículo 24.
- c) Toda reserva aceptada conforme al presente artículo podrá ser retirada en cualquier momento mediante notificación dirigida al Secretario General de la Organización.».

S. El artículo 19 se reemplaza por el texto siguiente:

«Artículo 19

- a) El presente Convenio está sujeto a su ratificación, aceptación o aprobación. Los instrumentos de dicha ratificación, aceptación o aprobación se depositarán ante el Secretario general de la Organización.
- b) El presente Convenio entrará en vigor cuando al menos cinco de sus Signatarios hayan depositado su instrumento de ratificación, de aceptación o de aprobación. Para todo Signatario que lo ratifique, acepte o apruebe con posterioridad, este Convenio entrará en vigor cuando hayan depositado su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación.».

T. El artículo 20 se reemplaza por el texto siguiente:

«Artículo 20

Las modificaciones al presente Convenio se adoptarán por acuerdo mutuo entre las Partes contratantes y entrarán en vigor cuando hayan sido ratificadas, aceptadas o aprobadas por los dos tercios de las Partes contratantes. Para la Parte contratante que las ratifique, acepte o apruebe con posterioridad, las modificaciones entrarán en vigor en la fecha de esta ratificación, aceptación o aprobación.».

U. Se añade un nuevo párrafo c) al artículo 21 redactado de la forma siguiente:

- «c) No obstante el artículo 7a), cuando el Gobierno de un país no Signatario del presente Convenio se adhiera después del 1 de enero de 1999, podrá prever en su legislación que la responsabilidad del explotador por los daños nucleares causados por un accidente nuclear podrá limitarse, durante un período máximo de cinco años a contar desde la fecha de la adopción del Protocolo de 12 de febrero de 2004 de modificación al presente Convenio, a una cuantía transitoria que no sea inferior a 350 millones de euros por un accidente nuclear que ocurra en dicho período.».

V. El párrafo c) del artículo 22 pasa a ser el párrafo d) y se añade un nuevo párrafo c) redactado de la forma siguiente:

- «c) Las Partes contratantes se consultarán, al expirar cada período de cinco años después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, sobre todos los problemas de común interés planteados por la aplicación del presente Convenio y, en particular, sobre la oportunidad de aumentar las cuantías de responsabilidad y de la garantía financiera.».

W. El párrafo b) del artículo 23 se reemplaza por el texto siguiente:

- «b) Todo Signatario o Parte contratante puede, en el momento de la firma o de la ratificación, aceptación o de la aprobación del presente Convenio o de su adhesión al mismo, o posteriormente en cualquier momento, indicar, mediante notificación dirigida al Secretario General de la Organización, que el presente Convenio se aplica a aquellos de sus territorios, incluidos los territorios de los que sea responsable en las relaciones internacionales la Parte contratante, a los que no sería aplicable en virtud del párrafo a) del presente artículo y que se designan en la notificación. Dicha notificación, en lo que respecta a todo territorio que de este modo haya sido designado, puede ser retirada con un preaviso de un año a este efecto al Secretario General de la Organización.».

X. El artículo 24 se reemplaza por el texto siguiente:

«Artículo 24

El Secretario General de la Organización dará notificación a todos los Signatarios y Gobiernos que se hayan adherido al Convenio de la recepción de los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación, adhesión o de retirada, así como de las notificaciones efectuadas en virtud de los artículos 13b) y 23 y de las Decisiones adoptadas por el Comité de Dirección en virtud del artículo 1a) ii), 1a) iii) y 1b). Igualmente, les notificará la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, el texto de las modificaciones adoptadas y fecha de entrada en vigor de dichas modificaciones, así como de las reservas hechas de conformidad al artículo 18.».

- Y. El término «daño» se reemplaza por el término «daño nuclear» en los artículos siguientes:  
Artículo 4a) y b).  
Artículo 5a) y c).  
Artículo 6a), b), d), f) y h).
- Z. En la primera frase del artículo 4 del texto francés, la palabra «stockage» será reemplazada por la palabra «entreposage» y en este mismo artículo la palabra «transportées» será reemplazada por las palabras en cours de transport. En el párrafo h) del artículo 6 del texto inglés, la palabra «workmen's» será reemplazada por la palabra «workers».
- AA. Se suprime el anexo II del Convenio.

## II.

- a) Entre las Partes en el presente Protocolo, las disposiciones del mismo forman parte integrante del Convenio de 29 de julio de 1960 sobre Responsabilidad Civil en materia de Energía Nuclear, modificado por el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964, por el Protocolo de 16 de noviembre de 1982 y por el Protocolo de 16 de noviembre de 1982 (en adelante, «el Convenio»), que se conocerá como «el Convenio sobre Responsabilidad Civil en Materia de Energía Nuclear de 29 de julio de 1960, modificado por el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964, por el Protocolo de 16 de noviembre de 1982 y por el Protocolo de 12 de febrero de 2004».
- b) El presente Protocolo será sometido a ratificación, aceptación o aprobación. Los instrumentos de ratificación, de aceptación o aprobación se depositarán ante el Secretario General de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico.
- c) Los Signatarios del presente Protocolo que ya han ratificado o se han adherido al Convenio, expresan su intención de ratificar, aceptar o aprobar lo antes posible el presente Protocolo. Los demás Signatarios del presente Protocolo se comprometen a ratificarlo, aceptarlo o aprobarlo al mismo tiempo que ratifiquen el Convenio.
- d) El presente Protocolo estará abierto a la adhesión de conformidad con el artículo 21 del Convenio. No se recibirá ninguna adhesión al Convenio si no va acompañada de la adhesión al presente Protocolo.
- e) El presente Protocolo entra en vigor de conformidad con las disposiciones del artículo 20 del Convenio,
- f) El Secretario General de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico dará comunicación a todos los Signatarios, así como a los Gobiernos adheridos, de la recepción de los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o de adhesión al presente Protocolo.
-

## DECISIÓN DEL CONSEJO

de 22 de marzo de 2004

**por la que se autoriza a Italia a aplicar una medida de inaplicación del artículo 21 de la Sexta Directiva 77/388/CEE del Consejo en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios**

(2004/295/CE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Sexta Directiva 77/388/CEE del Consejo, de 17 de mayo de 1977, en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios — Sistema común del impuesto sobre el valor añadido: base imponible uniforme <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 27,

Vista la propuesta de la Comisión,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el apartado 1 del artículo 27 de la Directiva 77/388/CEE, el Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, podrá autorizar a cualquier Estado miembro para que establezca o amplíe medidas especiales de inaplicación de la citada Directiva con objeto de simplificar la percepción del impuesto o de evitar determinados fraudes o evasiones fiscales.
- (2) Mediante carta registrada el 31 de octubre de 2003 en la Secretaría General de la Comisión, el Gobierno italiano solicitó autorización para aplicar medidas especiales de imposición en el sector de los residuos.
- (3) El 28 de noviembre de 2003 se informó a los demás Estados miembros de dicha solicitud.
- (4) La medida de inaplicación en cuestión tiene por objeto autorizar a Italia a designar deudor del impuesto al destinatario de tipos específicos de entregas en el sector de los residuos. De conformidad con la letra a) del apartado 2 del artículo 17 de la Directiva 77/388/CEE, el destinatario de las entregas de residuos podrá deducir el impuesto adeudado por las mismas. Ello debe minimizar los problemas a que se enfrentan las autoridades fiscales para recaudar el IVA en ese sector, sin tener efecto alguno en el importe del impuesto adeudado.
- (5) La medida solicitada debe considerarse, ante todo, una medida destinada a evitar determinados tipos de fraude fiscal en el sector del reciclaje de residuos, como el impago del IVA facturado por operadores que efectúan actividades de recogida, clasificación y transformación básica de materiales de desecho cuya huella se pierde posteriormente. La medida pretende asimismo simplificar la labor de las autoridades fiscales.
- (6) La medida es proporcional a los objetivos perseguidos, pues no está pensada para aplicarse a todas las operaciones imponibles en el sector en cuestión, sino sólo a operaciones específicas que plantean problemas considerables de fraude fiscal.
- (7) El 7 de junio de 2000, la Comisión presentó una estrategia destinada a mejorar el funcionamiento del sistema del IVA a corto plazo, en la que se comprometía a racionalizar el gran número de excepciones actualmente en vigor. No obstante, en algunos casos, esa racionalización podría consistir en ampliar a todos los Estados miembros algunas excepciones que han demostrado ser especialmente eficaces.
- (8) Los recientes contactos de la Comisión con algunas administraciones nacionales y con representantes del sector en cuestión ponen de manifiesto la posible necesidad de instaurar un régimen especial adaptado a las especificidades del sector, para garantizar una imposición más equitativa de todos los operadores comunitarios interesados. La Comisión tiene la intención de elaborar una propuesta relativa a un régimen especial aplicable al sector del reciclado de residuos.
- (9) Por consiguiente, la presente medida de inaplicación debe expirar en la fecha de entrada en vigor de un régimen especial de IVA aplicable al sector del reciclado de residuos, el 31 de diciembre de 2005 como fecha límite.
- (10) La medida de inaplicación no incide negativamente ni sobre los recursos propios de las Comunidades Europeas provenientes del IVA ni sobre la cuantía del IVA gravado en la fase final.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Mediante la inaplicación de la letra a) del apartado 1 del artículo 21 de la Directiva 77/388/CEE, en la versión de su artículo 28 octies, se autoriza a la República Italiana a designar deudor del IVA al destinatario de las entregas de bienes y la prestación de servicios a que se refiere el artículo 2 de la presente Decisión.

*Artículo 2*

Se podrá considerar deudor del IVA al destinatario de las entregas de bienes o la prestación de servicios en los casos siguientes:

- entregas y operaciones conexas de chatarra y residuos ferrosos, así como de vidrio, papel y cartón, trapos, hueso y cuero, caucho y plástico, incluidas las entregas de esos materiales después de que se hayan sometido a determinadas operaciones de transformación, por ejemplo de limpieza, pulido, selección, corte o fundido en lingotes,

<sup>(1)</sup> DO L 145 de 13.6.1977, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2004/15/CE (DO L 27 de 21.2.2004 p. 61).

— entregas y operaciones conexas de productos ferrosos y no ferrosos semitransformados, tales como hierro fundido bruto, cobre refinado y aleaciones de cobre, y níquel y aluminio no refinados.

*Artículo 3*

La presente Decisión expirará en la fecha de entrada en vigor de un régimen de IVA especial aplicable al sector de los residuos reciclados que modifique la Directiva 77/388/CEE, y, a más tardar, el 31 de diciembre de 2005.

*Artículo 4*

El destinatario de la presente Decisión es la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 22 de marzo de 2004.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

B. COWEN

---

**RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO**  
**de 30 de marzo de 2004**  
**relativa al nombramiento de un miembro del Comité Ejecutivo del Banco Central Europeo**

(2004/296/CE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular la letra b) del apartado 2 de su artículo 112 y el apartado 4 del artículo 122, así como el artículo 11.2 y el artículo 43.3 del Protocolo sobre los Estatutos del Sistema Europeo de Bancos Centrales y del Banco Central Europeo,

RECOMIENDA:

Nombrar miembro del Comité Ejecutivo del Banco Central Europeo al Sr. José Manuel GONZÁLEZ-PÁRAMO por un período de ocho años, a partir del 1 de junio de 2004.

La presente Recomendación será presentada para su aprobación a aquellos Jefes de Estado o de Gobierno de los Estados miembros de la Comunidad Europea cuya moneda es el euro, tras consultar al Parlamento Europeo y al Consejo de Gobierno del Banco Central Europeo.

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

Hecho en Bruselas, el 30 de marzo de 2004.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

M. McDOWELL

---

# COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 29 de marzo de 2004

**por la que se autoriza a la República Checa, Estonia, Lituania, Hungría, Polonia y Eslovaquia a aplazar la aplicación de algunas disposiciones de las Directivas 2002/53/CE y 2002/55/CE del Consejo en lo relativo a la comercialización de semillas de determinadas variedades**

[notificada con el número C(2004) 962]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2004/297/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado de adhesión de la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República Eslovaca, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 2,

Vista el Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República Eslovaca, y, en particular, su artículo 42,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con arreglo al artículo 42 del Acta de adhesión, la Comisión puede adoptar medidas transitorias si dichas medidas son necesarias para facilitar la transición del régimen existente en los nuevos Estados miembros al régimen resultante de la aplicación de la normativa comunitaria en el ámbito veterinario y fitosanitario. Esta normativa incluye disposiciones relativas a la comercialización de semillas.
- (2) La Directiva 2002/53/CE del Consejo, de 13 de junio de 2002, referente al catálogo común de las variedades de las especies de plantas agrícolas <sup>(1)</sup> y la Directiva 2002/55/CE del Consejo, de 13 de junio de 2002, relativa a la comercialización de semillas de plantas agrícolas <sup>(2)</sup> establecen que las semillas de variedades de las especies de plantas mencionadas en el apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 2002/53/CE o en la letra b) del apartado 1 del artículo 2 de la Directiva 2002/55/CE sólo podrán comercializarse si se cumplen los requisitos del apartado 1 del artículo 4 y de los artículos 7 y 11 de ambas Directivas.

- (3) Debería prohibirse la comercialización de semillas de determinadas variedades en la República Checa, Estonia, Lituania, Hungría, Polonia y Eslovaquia a partir de la fecha de adhesión, a menos que se conceda una excepción con respecto a dichas disposiciones.
- (4) A fin de que estos países puedan adoptar y aplicar las medidas necesarias para garantizar la aceptación de las variedades en cuestión con arreglo a los principios del sistema comunitario, debería permitírseles aplazar, por un período de tres años a partir de la fecha de adhesión, la aplicación de las Directivas 2002/53/CE y 2002/55/CE en lo relativo a la comercialización en sus territorios de semillas de las variedades presentes en los respectivos catálogos con arreglo a principios diferentes de los establecidos en las Directivas mencionadas.
- (5) Las disposiciones de la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité permanente de semillas y plantas agrícolas, hortícolas y forestales.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

### Artículo 1

No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 4 y en los artículos 7 y 11 de las Directivas 2002/53/CE y 2002/55/CE, la República Checa, Estonia, Lituania, Hungría, Polonia, y Eslovaquia podrán aplazar, por un período de tres años a partir de la fecha de adhesión, la aplicación de las Directivas mencionadas en lo relativo a la comercialización en sus territorios de semillas de las variedades presentes en los respectivos catálogos nacionales de variedades de las especies de plantas agrícolas que no han sido oficialmente aceptadas con arreglo a lo dispuesto en dichas Directivas.

<sup>(1)</sup> DO L 193 de 20.7.2002, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1829/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 268 de 18.10.2003, p. 1).

<sup>(2)</sup> DO L 193 de 20.7.2002, p. 33; Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1829/2003.

Durante ese período, dichas semillas sólo se comercializarán en el territorio de los respectivos Estados miembros en cuestión. Cualquier etiqueta o documento, oficial o no, que se adhiera o acompañe al lote de semillas con arreglo a lo dispuesto en la presente Decisión indicará claramente que las semillas están destinadas a ser comercializadas exclusivamente en el territorio del país de que se trate.

#### *Artículo 2*

La presente Decisión se aplicará a partir de la fecha de entrada en vigor del Tratado de adhesión de la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República Eslovaca, y estará supeditada a dicha entrada en vigor.

#### *Artículo 3*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2004.

*Por la Comisión*

David BYRNE

*Miembro de la Comisión*

---

## ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

## ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

## DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

de 16 de julio de 2003

**sobre un régimen de compensación para operadores de autobuses exprés  
(Noruega)**

(2004/298/CE)

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo <sup>(1)</sup>, y en especial sus artículos 49, 61 a 63 y su anexo XIII <sup>(2)</sup>;

VISTO el Acuerdo entre los Estados de la AELC sobre el establecimiento de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia <sup>(3)</sup>, y en particular el artículo 24 y el artículo 1 de su Protocolo 3,

VISTAS las Directrices para la aplicación e interpretación de los artículos 61 y 62 del Acuerdo EEE <sup>(4)</sup>, y en particular sus Capítulos 5, 6 y 15,

Vista la decisión del Órgano de Vigilancia de incoar el procedimiento de investigación formal <sup>(5)</sup>,

Habiendo invitado a los interesados a presentar sus observaciones, con arreglo a lo dispuesto en el Capítulo 5 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia <sup>(6)</sup>, y después de haber tenido en cuenta sus observaciones,

<sup>(1)</sup> En lo sucesivo, el «Acuerdo EEE».

<sup>(2)</sup> En particular, los Actos a que hace referencia el punto 4 del Capítulo I «Transporte Interior» del anexo XIII del Acuerdo EEE (Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 156 de 28.6.1969, p. 1), modificado, en particular, por el Reglamento (CEE) n° 1893/91 del Consejo de 20 de junio de 1991 (DO L 169 de 29.6.1991, p. 1); el acto jurídico a que hace referencia el punto 32 del Capítulo II «Transporte por carretera» Reglamento (CEE) n° 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses (DO L 74 de 20.3.1992, p. 1), modificado por el Reglamento (CE) n° 11/98 del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, que modifica el Reglamento (CEE) n° 684/92 por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses (DO L 4 de 8.1.1998, p. 1) y el acto jurídico a que hace referencia el punto 33a del Capítulo II «Transporte por carretera» Reglamento (CEE) n° 2454/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro (DO L 251 de 29.8.1992, p. 1), sustituido por el acto jurídico a que hace referencia el punto 33b del Capítulo II «Transporte por carretera» Reglamento (CE) n° 12/98 del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro (DO L 4 de 8.1.98, p. 10).

<sup>(3)</sup> En lo sucesivo, el «Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción».

<sup>(4)</sup> Directrices para la aplicación e interpretación de los artículos 61 y 62 del Acuerdo EEE y del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, adoptadas y publicadas por el Órgano de Vigilancia de la AELC el 19 de enero de 1994, publicadas en el DO L 231 de 1994, Suplemento EEE de 3.9.94 n° 32, cuya última modificación la constituye la Decisión n° 264/00/COL del Órgano de Vigilancia de 18 de diciembre de 2002, pendiente de publicación, en lo sucesivo denominadas «Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia».

<sup>(5)</sup> Decisión de 18 de diciembre de 2000, Dec. n° 381/00/COL, publicada en el DO C 125 de 26.4.2001 así como en el Suplemento EEE del Diario Oficial de las Comunidades Europeas n° 22 de 26.4.2001.

<sup>(6)</sup> En particular, el punto 5.3.2. de las Directrices.

Considerando lo siguiente:

## I. HECHOS

### A. PROCEDIMIENTO Y CORRESPONDENCIA

#### 1. APERTURA DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

A raíz de una denuncia contra el régimen de compensación para operadores de autobuses exprés, el Órgano de Vigilancia realizó un examen previo del régimen en cuestión con arreglo a las normas sobre ayudas estatales del EEE. Este examen dio lugar a la Decisión del Órgano de Vigilancia de 18 de diciembre de 2000 de incoar el procedimiento de investigación formal contra el régimen de compensación para operadores de autobuses exprés. La Decisión fue comunicada al Gobierno noruego por carta ese mismo día (Doc. n° 00-9192-D).

En dicha carta, se pedía al Gobierno noruego, de conformidad con el punto 5.3.1. (1) del Capítulo 5 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia, que presentara sus observaciones relativas a la apertura del procedimiento de investigación formal. Se pedía, además, a las autoridades noruegas que facilitaran toda la información necesaria para evaluar la compatibilidad del régimen de compensación con las disposiciones sobre ayudas estatales del EEE.

El Órgano de Vigilancia recordaba al Gobierno noruego que, de conformidad con el punto 6.2.3 del Capítulo 6 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia, las ayudas ilegales deben ser devueltas por los beneficiarios si el Órgano de Vigilancia considerara que el régimen de compensación es incompatible con el Acuerdo EEE. En este contexto, se pedía al Gobierno noruego que enviara inmediatamente una copia de la Decisión a los beneficiarios de la ayuda.

Por último, por lo que se refiere a la continuación propuesta del régimen de compensación para 2001, el Órgano de Vigilancia recordaba a las autoridades noruegas su obligación de no ejecutar la ayuda.

#### 2. OBSERVACIONES E INFORMACIÓN ADICIONAL PRESENTADA POR EL GOBIERNO NORUEGO

El Gobierno noruego presentó sus observaciones relativas a la apertura del procedimiento de investigación formal por carta de 31 de enero de 2001, recibida y registrada por el Órgano de Vigilancia el 8 de febrero de 2001 (Doc. n° 01-1029-A). El Gobierno noruego sostenía que el régimen de compensación no constituía «nueva ayuda» y que, en cualquier caso, el régimen de compensación estaba exento de la obligación de notificación previa al ser conforme con el Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo.<sup>(7)</sup> Por consiguiente, el Gobierno noruego informó al Órgano de Vigilancia de que no se suspenderían los pagos en virtud del régimen de compensación.

Por carta de 12 de abril de 2001 (Doc. n° 01-2781-D), el Órgano de Vigilancia acusó recibo de esta carta y solicitó información complementaria.

Por carta de 15 de junio de 2001, recibida y registrada por el Órgano de Vigilancia el 20 de junio de 2001 (Doc. n° 01-4686-A), el Gobierno noruego presentó parte de la información solicitada.

<sup>(7)</sup> De conformidad con el apartado 2 del artículo 17 del Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo las compensaciones por la obligación de servicio público que resulten de la aplicación del presente Reglamento quedarán dispensadas del procedimiento de información previa y, por tanto, no están sujetas a la obligación de mantenimiento del *statu quo*.

### 3. OBSERVACIONES E INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA PRESENTADA POR TERCEROS

Después de haberse incoado el procedimiento de investigación formal pero antes de la publicación de la Decisión en el Diario Oficial, la Asociación Noruega de Transporte («Transportbedriftenes Landsforening») presentó sus observaciones sobre la decisión de apertura por carta de 21 de febrero de 2001, registrada por el Órgano de Vigilancia el 23 de febrero de 2001 (Doc. nº 01-1387-A).

El denunciante fue informado de la apertura del procedimiento de investigación formal por carta de 18 de diciembre de 2000 (Doc. nº 00-9193-D).

Después de haber recibido las observaciones del Gobierno noruego sobre la apertura del procedimiento de investigación formal, el Órgano de Vigilancia se dirigió de nuevo al denunciante por carta de 12 de abril de 2001 (Doc. nº 01-2780-D). En dicha carta, el Órgano de Vigilancia resumía los argumentos aducidos por el Gobierno noruego por lo que se refiere a la apertura del procedimiento de investigación formal y pedía al denunciante que manifestara su opinión sobre los mismos. Además, se pedía al denunciante que presentara información complementaria, en particular sobre la competencia entre servicios discrecionales y servicios regulares (prestados por operadores de autobuses exprés) en Noruega. El denunciante respondió a esta petición por carta de 21 de mayo de 2001, recibida y registrada por el Órgano de Vigilancia el 23 de mayo de 2001 (Doc. nº 01-3911-A).

No hubo más observaciones presentadas por terceros en el plazo de tiempo establecido en el punto 5.3.2. (1) del Capítulo 5 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia <sup>(8)</sup>, es decir, el 26 de mayo de 2001.

### 4. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA PRESENTADA POR EL GOBIERNO NORUEGO SOBRE LAS OBSERVACIONES DE TERCEROS

Por carta de 30 de octubre de 2001 (Doc. nº 01-8453-D), el Órgano de Vigilancia transmitió al Gobierno noruego las observaciones de terceros. Además, el Órgano de Vigilancia informó al Gobierno noruego de que no consideraba que el régimen de compensación para operadores de autobuses no subvencionados entrara en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo. Por último, por lo que se refiere a una posible justificación en virtud de las Directrices de medio ambiente, el Órgano de Vigilancia hizo hincapié en que el régimen de compensación debería tener una duración limitada y, en principio, reducida, que la compensación concedida a los operadores de autobuses debe mantenerse por debajo de los costes del consumo real de autodiesel en las rutas regulares de autobuses y que, el grado de compensación debe, además, estar limitado con el fin de que los operadores de autobuses tengan un incentivo para reducir el consumo de autodiesel. En este contexto, se pidió al Gobierno noruego que facilitara información complementaria.

Por carta del Ministerio de Transporte y Comunicaciones de 31 de enero de 2002, recibida y registrada por el Órgano de Vigilancia el 5 de febrero de 2002 (Doc. nº 02-1006-A), el Gobierno noruego presentó sus observaciones sobre la información presentada por terceros. También presentó sus opiniones sobre la evaluación del Órgano de Vigilancia de la aplicación del Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo y presentó la información solicitada. El Gobierno noruego envió más observaciones [véase carta del Ministerio de Transporte y Comunicaciones de 4 de abril de 2002, recibida y registrada por el Órgano de Vigilancia el 9 de abril de 2002 (Doc. nº 02-2573-A)].

### 5. OBSERVACIONES DE TERCEROS PRESENTADAS DESPUÉS DE EXPIRADO EL PLAZO

Después de expirado el plazo para la presentación de observaciones por parte de terceros (es decir, el 26 de mayo de 2001), el Órgano de Vigilancia recibió más observaciones de la Asociación Noruega de Transporte (véase fax de 7 de febrero de 2002, recibido y registrado por el Órgano de Vigilancia ese mismo día (Doc. nº 02-1058-A), así como una carta de 9 de abril de 2002, recibida y registrada por el Órgano de Vigilancia el 11 de abril de 2002 [Doc. nº 02-2557-A]) y del denunciante (véase carta de 8 de mayo de 2002, recibida y registrada por el Órgano de Vigilancia el 15 de mayo de 2002 [Doc. nº 02-3635-A]).

<sup>(8)</sup> Con arreglo al punto 5.3.2. (1) del Capítulo 5 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia, los terceros interesados pueden presentar sus observaciones en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación.

## B. DESCRIPCIÓN DEL RÉGIMEN DE COMPENSACIÓN PARA AUTOBUSES EXPRES

## 1. EL GRAVAMEN DE AUTODIESEL NORUEGO: SUPRESIÓN DE LA EXENCIÓN PARA LOS OPERADORES DE AUTOBUSES

El gravamen de autodiesel («autodieselavgift») fue introducido por primera vez el 1 de octubre de 1993 (cuando sustituyó al impuesto sobre el kilometraje introducido en 1978).<sup>(9)</sup> El impuesto grava el consumo de autodiesel y el tipo por litro lo fija anualmente una Decisión del Parlamento noruego<sup>(10)</sup>. Los operadores de autobuses que realizan transporte de viajeros estaban exentos de este gravamen (como lo estaban anteriormente del impuesto sobre el kilometraje). En el proyecto de ley sobre impuestos ecológicos (St. prp. nr. 54 (1997-1998) «Grønne Skatter»), el Gobierno noruego consideró que la exención previa para los autobuses no se justificaba por razones medioambientales, puesto que liberaba a los autobuses de los costes externos derivados del uso de carreteras, accidentes y contaminación y no daba a estos operadores un incentivo económico para reducir dichos costes. Por tanto, el Gobierno noruego propuso suprimir la exención del gravamen de autodiesel para operadores de autobuses, a fin de dar a estas empresas un incentivo para aumentar su eficacia y tener en cuenta el medio ambiente al decidir sus inversiones.

Desde el 1 de enero de 1999, todos los operadores de autobuses que realizan transporte de viajeros (es decir, tanto servicios de transporte regulares<sup>(11)</sup> como discrecionales<sup>(12)</sup>) estaban, en principio, sujetos al gravamen de autodiesel.

## 2. INTRODUCCIÓN DE RÉGIMENES DE COMPENSACIÓN

No obstante, para no debilitar la competitividad del transporte público (es decir, el transporte regular de viajeros) se propuso compensar a algunas categorías de operadores de autobuses [los denominados «tilskuddsberettiget bussdrift» u operadores de autobuses «subvencionados», es decir, los operadores que pueden acogerse a subvenciones estatales directas por la prestación de servicios regulares de transporte de viajeros<sup>(13)</sup>] por los costes ocasionados con la supresión de la exención. Para otras categorías de operadores de autobuses [los denominados «ikke-tilskuddsberettiget bussdrift» u operadores de autobuses «no subvencionados», es decir, operadores de autobuses que prestan servicios regulares de transporte de viajeros pero no pueden acogerse a subvenciones estatales directas al respecto<sup>(14)</sup>], el Proyecto de ley sobre impuestos ecológicos establecía que no se les concedieran compensaciones ya que se consideraba que estos transportistas podían cubrir el aumento de los costes ya fuera aumentando el precio de los billetes o reduciendo sus beneficios. Además, se aducía que la supresión de la exención fiscal daría a las empresas de autobuses un incentivo para aumentar la eficacia y para funcionar teniendo más en cuenta el medio ambiente.

Atendiendo a la propuesta del Gobierno, el Parlamento decidió en el otoño de 1998 introducir un régimen de compensación para operadores de autobuses «subvencionados». Aunque inicialmente no estaba previsto en la propuesta del Gobierno relativa a la reforma de los impuestos ecológicos, el Parlamento noruego aprobó un régimen de compensación aparte para los denominados operadores de autobuses «no subvencionados» en su Decisión sobre el presupuesto del Estado revisado para 1999 aprobado en la primavera de 1999 [St. prp. nr. 67 (1998-1999)]. Este régimen es competencia del Ministerio de Transporte [véase St.prp.nr. 1 (1999-2000), Capítulo 1330, partida 71 «Tilskudd til ekspressbusser»].

<sup>(9)</sup> Reglamento de 8 de junio de 1993 sobre el gravamen de autodiesel, «Forskrift om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn og om merking av mineralolje».

<sup>(10)</sup> En el cuadro 2 se da información más detallada sobre los tipos aplicables desde 1999.

<sup>(11)</sup> El término «servicios regulares» se utiliza en la presente Decisión conforme a la definición del apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (CE) n° 12/98 del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro.

<sup>(12)</sup> El término «servicios discrecionales» se utiliza en la presente Decisión conforme a la definición del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento (CE) n° 12/98 del Consejo de 11 de diciembre de 1997 por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro.

<sup>(13)</sup> Para una descripción más detallada de esta categoría de operadores de autobuses, véase el punto C de la presente Decisión.

<sup>(14)</sup> Para una descripción más detallada de esta categoría de operadores de autobuses, véase el punto C de la presente Decisión.

Por consiguiente, con la introducción de regímenes de compensación tanto para los operadores de autobuses «subvencionados» como «no subvencionados», los operadores de autobuses que prestan un servicio regular de transporte de viajeros, a partir del 1 de enero de 1999, estaban compensados (parcialmente) de los costes ocasionados por el gravamen de autodiesel. Por el contrario, otros operadores de autobuses, por ejemplo, los que prestan servicios discrecionales de transporte, tenían que correr con los gastos ocasionados por el gravamen de autodiesel pleno.

Las normas que regulan la compensación para los operadores de autobuses exprés se establecían en dos cartas de 21 de febrero de 2002, que se enviaron a los operadores que podían acogerse a la compensación <sup>(15)</sup>.

El importe de la compensación por empresa se calcula según las distancias cubiertas conforme al «plan de ruta», aplicando un determinado índice por kilómetro. Este índice no se fija de antemano sino que se determina una vez establecidas las distancias totales de todos los titulares de licencias <sup>(16)</sup>. Según el Gobierno noruego, los índices aplicables para los años 1999 y 2000 eran de 1,37 y 1,41, respectivamente, y para 2001 y 2002 se estimaban en 1,07 y 0,62 NOK por km., respectivamente.

Además, se concede compensación por los denominados «trayecto de posición» <sup>(17)</sup> y «trayecto de asistencia» <sup>(18)</sup>. Según las autoridades noruegas, la compensación en esos casos sólo se concedía cuando «trayecto de posición» y «trayecto de asistencia» superaban el 10 % de la conducción prevista. Además, también se concedía compensación por «desvíos autorizados» de la ruta prevista <sup>(19)</sup>.

Los servicios de transporte nacional prestados en el curso de un transporte internacional («servicios de cabotaje») están también incluidos en el régimen de compensación. Se parte de la base de que los operadores extranjeros que presten tales servicios de cabotaje lo hacen conjuntamente con operadores noruegos. También se supone que los operadores noruegos actúan en nombre de los operadores extranjeros al reclamar la compensación.

### 3. ALCANCE DE LA PRESENTE INVESTIGACIÓN

En su Decisión de 18 de diciembre de 2000, el Órgano de Vigilancia incoó el procedimiento de investigación formal contra el «Régimen de compensación para operadores de autobuses exprés» <sup>(20)</sup>. En sus observaciones a la decisión de incoar el procedimiento, el Gobierno noruego aclaró que los beneficiarios del régimen de ayudas investigado no coincidía con «operadores de autobuses exprés». El término «autobuses exprés» era utilizado por los operadores como un término comercial. Según el Gobierno noruego, los «operadores de autobuses exprés» prestaban, en realidad, tanto servicios «subvencionados» como «no subvencionados». Ante estas explicaciones, el Órgano de Vigilancia señala que el régimen de compensación investigado es el introducido para operadores de autobuses «no subvencionados» que realicen transporte regular de viajeros. El régimen de compensación para operadores de autobuses «subvencionados» no está sujeto al procedimiento de investigación formal.

<sup>(15)</sup> En la Decisión de incoar el procedimiento del Órgano de Vigilancia se ofrece una descripción más detallada del régimen de compensación.

<sup>(16)</sup> Al parecer, este índice se calcula dividiendo la cantidad total destinada al régimen de compensación entre los kilómetros totales para los que se ha solicitado reembolso.

<sup>(17)</sup> El «trayecto de posición» es el recorrido necesario antes y después del itinerario previsto en el programa, por ejemplo, ir y volver del garaje o cocheras.

<sup>(18)</sup> El «trayecto de asistencia» es el necesario para poder prestar servicio a todos los viajeros de una línea determinada en cualquier punto según el horario previsto.

<sup>(19)</sup> Por «desvíos autorizados» se entienden aquellos desvíos a que hace referencia el Gobierno noruego en su respuesta a la petición de información complementaria del Órgano de Vigilancia de 12 de abril de 2001: «.....desvíos importantes [de la ruta definida], que no se habrían producido de no formar parte de las obligaciones de servicio público especificadas en la licencia.....».

<sup>(20)</sup> Este término fue utilizado por el Órgano de Vigilancia en su Decisión de apertura del procedimiento, basándose en el título dado en el Presupuesto del Estado noruego al régimen investigado.

### C. DESCRIPCIÓN DEL MARCO JURÍDICO QUE REGULA EL TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS EN NORUEGA

#### 1. MARCO JURÍDICO QUE REGULA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN NORUEGA

Según el Gobierno noruego, todos los servicios regulares de transporte de viajeros en Noruega están regulados por la Ley de Transporte (Lov om samferdsel 1976 nr. 63) y el Reglamento sobre transporte nacional de viajeros (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) <sup>(21)</sup>. Todos los operadores en posesión de una licencia de conformidad con el artículo 3 de la Ley de Transporte están autorizados a prestar servicios regulares de transporte de viajeros. Por otra parte, todos los operadores en posesión de una licencia están sujetos a las mismas condiciones que regulan la prestación de transporte regular de viajeros, establecidas en la Ley de Transporte y en el Reglamento sobre transporte nacional de viajeros. Las disposiciones del Reglamento sobre transporte nacional de viajeros establecen, *inter alia*, que el licenciatario tiene el derecho y la obligación de prestar el servicio de transporte cubierto por la licencia. Tanto la programación de la ruta como los precios deben ser aprobados por las autoridades competentes <sup>(22)</sup>. En caso de que un operador solicite cesar en el servicio de transporte en cuestión (por ejemplo, abandonar los servicios de transporte en una ruta o cambiar las condiciones de servicio de transporte), las autoridades competentes pueden pedir al operador que continúe el servicio concediéndole una compensación por posibles pérdidas en la ruta en cuestión que no puedan financiarse con los beneficiados generados en otras rutas (véase el apartado 2 del artículo 19 del Reglamento sobre transporte nacional de viajeros).

#### 2. DISTINCIÓN ENTRE LOS DENOMINADOS OPERADORES «SUBVENCIONADOS» Y «NO SUBVENCIONADOS»

El Gobierno noruego destacó que la distinción entre operadores «subvencionados» y «no subvencionados» no se basaba en la Ley de Transporte ni en ningún otro acto jurídico por el que se regula la prestación de transporte regular de viajeros.

El Órgano de Vigilancia señala, no obstante, que los operadores «subvencionados» y «no subvencionados» están sujetos a distintas normas por lo que se refiere al procedimiento de concesión del derecho de prestar servicios regulares de transporte de viajeros en rutas individuales así como en cuanto a que puedan acogerse (o no) a subvenciones estatales directas para la prestación de dichos servicios de transporte.

De la información con que cuenta el Órgano de Vigilancia se deduce que los denominados operadores «subvencionados» son seleccionados mediante licitación para prestar servicios regulares de transporte. Estos servicios están compensados en virtud de «acuerdos marco» celebrados con el condado en cuestión. Las condiciones que regulan los procedimientos de licitación, la celebración de los acuerdos y la concesión de compensaciones están establecidas en un Reglamento sobre procedimientos de licitación para los servicios de transporte local («Forskrift om anbud i lokal rutetransport»). Por otra parte, en rutas cuyas expectativas en cuanto a las posibilidades comerciales de transporte son buenas, los operadores de autobuses pueden solicitar licencias para realizar servicios regulares de transporte de viajeros en la misma. Estas solicitudes son evaluadas por las autoridades competentes, tomando en consideración la necesidad de transporte y la competencia. Los operadores de autobuses que prestan servicios regulares de transporte de viajeros a petición propia no pueden acogerse a subvenciones estatales directas. En consecuencia, se les denomina operadores de autobuses «no subvencionados».

### D. DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL, OBSERVACIONES DE NORUEGA Y OBSERVACIONES DE TERCEROS PRESENTADAS DURANTE EL PROCEDIMIENTO.

En diciembre de 2000, el Órgano de Vigilancia decidió incoar el procedimiento de investigación formal contra el régimen de compensación para operadores de autobuses exprés <sup>(23)</sup>. En dicha Decisión, el Órgano de Vigilancia expresaba sus dudas en cuanto a la compatibilidad del régimen de compensación con el funcionamiento del Acuerdo EEE. En opinión del Órgano de Vigilancia, el régimen de compensación para operadores de autobuses exprés, introducido en 1999, constituía «ayuda nueva». Dado que el régimen no había sido notificado al Órgano de Vigilancia de conformidad con el apartado 3 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, el régimen de compensación debía ser considerado «ilegal por motivos de procedimiento», con arreglo al Capítulo 6 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia. Además, el Órgano de Vigilancia manifestaba sus dudas sobre la compatibilidad del régimen de compensación, en especial con la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, en relación con las Directrices de medio ambiente.

<sup>(21)</sup> El Gobierno noruego remitía en sus escritos a «instrucciones complementarias».

<sup>(22)</sup> Más adelante se ofrece una descripción más detallada de las condiciones que regulan los servicios regulares de transporte de viajeros en Noruega.

<sup>(23)</sup> Véase la nota a pie de página 5.

## 1. AYUDA ESTATAL EN EL SENTIDO DEL APARTADO 1 DEL ARTÍCULO 61 DEL ACUERDO EEE

**a) Opiniones del Órgano de Vigilancia expresadas en la decisión de apertura del procedimiento**

Basándose en la información obtenida en el procedimiento de investigación preliminar, el Órgano de Vigilancia no pudo descartar que el régimen de compensación reforzara la competitividad de las empresas que prestan servicios de transporte de viajeros, tanto dentro como fuera de Noruega, y que, por lo tanto, pueda falsear la competencia y afectar a los intercambios entre las Partes contratantes.

La conclusión preliminar del Órgano de Vigilancia se basaba en las siguientes circunstancias:

Las empresas beneficiarias del régimen de compensación pueden prestar tanto servicios regulares como discrecionales. En opinión del Órgano de Vigilancia, no podía descartarse, por lo tanto, que los pagos compensatorios realizados en virtud del régimen se utilizaran para prestar servicios discrecionales de transporte (servicio que esta plenamente liberalizado).

Incluso en el caso de operadores de autobuses que prestaran exclusivamente servicios regulares, no podría descartarse la existencia de efectos distorsionadores de la competencia, puesto que los operadores de autobuses «no subvencionados» competían, si bien sólo hasta cierto punto, con los servicios de autobuses discrecionales.

Por lo que se refiere a los servicios de transporte regular internacional, el Órgano de Vigilancia no estaba convencido de que los operadores extranjeros recibieran una compensación según criterios no discriminatorios y transparentes. Por último, el Órgano de Vigilancia señaló que, incluso aunque el régimen se aplicara sin discriminación para los operadores extranjeros que prestan servicios de transporte en Noruega, no podían excluirse los efectos en los intercambios, puesto que los operadores noruegos de autobuses que se beneficiaban de los pagos compensatorios pueden competir fuera de Noruega tanto en servicios de transporte discrecionales como regulares.

**b) Observaciones del Gobierno noruego a la decisión de incoar el procedimiento**

En sus observaciones a la decisión de incoar el procedimiento (véase la carta de 31 de enero de 2001), el Gobierno noruego consideró que el régimen de compensación no constituía ayuda en el sentido del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE. La compensación concedida a los servicios regulares no podía afectar a la competitividad de los servicios discrecionales puesto que los mercados de servicios regulares y discrecionales son dos mercados distintos con muy escasa coincidencia. Además, el Gobierno noruego sostenía que las relaciones comerciales no se veían afectadas por el régimen de compensación, puesto que la compensación se concedía a todos los operadores (nacionales y extranjeros) que prestaban servicios regulares de cabotaje en Noruega. Por otra parte, la compensación se calculaba únicamente en relación con los kms. recorridos dentro de Noruega.

**c) Información complementaria presentada por el Gobierno noruego**

La información presentada por el Gobierno noruego mostraba que, de un total de 100 operadores que prestaban servicios regulares de autobuses en Noruega y que recibieron compensación por el gravamen de autodiesel en virtud del régimen de compensación en cuestión, 49 realizaban también servicios discrecionales, es decir, un 49 %. El Gobierno noruego presentó también cifras que mostraban que, dentro del sector de autocares y autobuses en Noruega, los servicios no programados <sup>(24)</sup> constituyen normalmente menos del 15 % de los costes totales de explotación de las empresas en cuestión.

Por lo que se refiere a la competencia entre servicios regulares y discrecionales, el Gobierno noruego explicó (véase la carta de 15 de junio de 2001) que dichos servicios constituían dos mercados distintos dadas las distintas obligaciones legislativas por las que se rigen estas dos actividades de transporte (licencia obligatoria para los servicios regulares pero no para los discrecionales; obligaciones complementarias en cuanto a horarios, frecuencia y programación de rutas que no tienen los servicios discrecionales) y el carácter de la actividad, que se alegó que era diferente desde el punto de vista del cliente.

<sup>(24)</sup> Es el término utilizado por el Gobierno noruego. El Órgano de Vigilancia entiende que el término se refiere a los servicios de transporte distintos de los «servicios regulares de transporte» en el sentido del apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 12/98 del Consejo; véase la nota a pie de página 2.

Según las autoridades noruegas, un servicio regular sólo puede ser una buena alternativa a un servicio discrecional para un grupo de viajeros si a lo largo de la ruta en cuestión existen atracciones, hoteles, etc. El Gobierno noruego declaró también que, en según qué circunstancias, elegir entre fletar un servicio de transporte discrecional o viajar en un servicio programado puede ser importante para un cliente desde el punto de vista económico <sup>(25)</sup>. Normalmente, según el Gobierno noruego esta situación no se produce con frecuencia, y los prestadores de servicios regulares de autobuses han prestado servicios, a muy pequeña escala, a grupos de clientes que generalmente utilizan servicios discrecionales.

Además, se decía que la Ley de Transporte noruega contemplaba la posibilidad de que los servicios regulares de autobuses recogieran a grupos de viajeros dentro de una distancia razonable de sus paradas programadas. A las autoridades noruegas no les consta que se hayan producido desvíos importantes, a menos que formaran parte de las obligaciones de servicio público especificadas en la licencia. Estas obligaciones pueden incluir servicios de transporte a lugares especiales de excursión.

Además, por lo que se refiere a la declaración en la decisión de incoar el procedimiento de que se permitía a los operadores de autobuses regulares reprogramar sus destinos en la temporada de invierno, y prestar servicios de transporte a lugares turísticos, el Gobierno noruego explicó que las solicitudes de reprogramación de los servicios de autobuses «no subvencionados» debían ser evaluadas por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, teniendo en cuenta la necesidad de la misma y su efecto sobre la competencia. Por otra parte, según el Gobierno noruego, los operadores, en principio, no estaban autorizados a reprogramar sus rutas de transporte si así lo requiere un grupo de personas (no obstante, parece que podría ser posible, siempre que no interrumpiera los servicios de transporte programados, es decir, que se respetaran los horarios y las paradas).

Por lo que se refiere a los transportistas extranjeros que se benefician del régimen de compensación, el Gobierno noruego informó al Órgano de Vigilancia de que, por el momento, sólo había un operador, la empresa sueca Swebus AB, que prestara servicios regulares de cabotaje internacional en Noruega; esta empresa trabaja conjuntamente con el transportista noruego AS Østfold Bilruter.

Por lo que se refiere a los transportistas noruegos que realizan actividades de transporte en el extranjero, el Gobierno noruego informó al Órgano de Vigilancia de que, hasta la fecha, se habían expedido 330 licencias comunitarias <sup>(26)</sup>. La información sobre las licencias para los servicios regulares de transporte tendría que obtenerse en los respectivos países.

#### **d) Observaciones de la Asociación Noruega de Transporte sobre la decisión de incoar el procedimiento**

La Asociación Noruega de Transporte, aunque reconocía que los servicios programados <sup>(27)</sup> competían con los servicios discrecionales, sostenía que dicha competencia era parte integrante de la política de transporte noruega y europea. La Asociación Noruega de Transporte sostenía que los cambios de programa (debidos a variaciones en la demanda a lo largo del año) así como la posibilidad de recoger a grupos de viajeros dentro de una distancia razonable de sus paradas programadas eran inherente a dichos servicios y estaban cubiertos por el Reglamento (CEE) n° 684/92 del Consejo, modificado por el Reglamento (CE) n° 11/98 del Consejo. Por lo que se refiere a los servicios internacionales programados <sup>(28)</sup>, la Asociación Noruega de Transporte declaró que los operadores extranjeros serían tratados igual que los nacionales. En cuanto a la aplicabilidad del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE al régimen de compensación en cuestión, la Asociación Noruega de Transporte, en su carta de 9 de abril de 2002, alega que los servicios regulares de transporte en autobús que se benefician del régimen de compensación en cuestión estaban circunscritos al interior de Noruega; por consiguiente, las normas de competencia no serían aplicables al régimen de compensación.

<sup>(25)</sup> Es el término utilizado por el Gobierno noruego. El Órgano de Vigilancia entiende que el término se refiere a los «servicios regulares de transporte» en el sentido del apartado 1 del artículo 2 del Reglamento del Consejo (CE) n° 12/98; véase la nota a pie de página 2.

<sup>(26)</sup> El Gobierno noruego no ha indicado, no obstante, el número de dichas licencias detentado por operadores de autobuses objeto de la presente investigación.

<sup>(27)</sup> Es el término utilizado por la Asociación Noruega de Transporte. El Órgano de Vigilancia entiende que el término se refiere a los «servicios regulares de transporte» en el sentido del apartado 1 del artículo 2 del Reglamento del Consejo (CE) n° 12/98; véase la nota a pie de página 2.

<sup>(28)</sup> Es el término utilizado por la Asociación Noruega de Transporte. El Órgano de Vigilancia entiende que el término se refiere a los «servicios regulares de transporte internacional» en el sentido del apartado 3 del artículo 3 del Reglamento (CE) n° 12/98 del Consejo; véase la nota a pie de página 2.

e) **Observaciones del denunciante**

Según el denunciante, los operadores de autobuses «no subvencionados» compiten con los autocares turísticos. A este respecto, el denunciante se refiere a ciertas rutas que realizan tanto los operadores de autobuses «no subvencionados» como los operadores de autocares turísticos y en las que ambos compiten por el mismo grupo de clientes (por ejemplo, las rutas de autobuses exprés al aeropuerto de Oslo, en las que los operadores que prestan servicios regulares compiten con los autocares turísticos).

Además, el denunciante sostiene que a los autobuses programados se les permite —contrariamente a lo que sostenía el Gobierno noruego— reprogramar sus rutas y llevar grupos de personas a zonas turísticas, actividad típica de los autocares turísticos (a este respecto, el denunciante alude a los Valdresbusses que realizan la ruta Oslo-Beitostølen, «una zona turística por excelencia»; otros ejemplos mencionados por el denunciante son las rutas Oslo-Trysil, Oslo-Hemsedal y Oslo-Geilo). Estos desvíos de la ruta programada darían lugar al solapamiento de servicios.

Además, los operadores de autobuses «no subvencionados» recibirían compensación por «trayecto de asistencia» y «trayecto de posición». Ambas actividades serían utilizadas por estos operadores de autobuses para prestar servicios de transporte compitiendo con el denunciante (a este respecto, el denunciante se refiere en especial a la ruta Valdres-Oslo; en el viaje de vuelta/trayecto de posición, los operadores de autobuses prestarían servicios turísticos a grupos de viajeros).

Por último, el denunciante hace hincapié en que los operadores de autobuses «no subvencionados» reciben compensación por la prestación de servicios regulares de transporte de viajeros en rutas en las que los operadores de autobuses autorizados, al mismo tiempo, ofrecen transporte de mercancías.

f) **Observaciones del Gobierno noruego sobre las observaciones de terceros**

El Gobierno noruego no impugnó las alegaciones de los denunciantes, en especial por lo que se refiere a las rutas realizadas tanto por los operadores de autobuses regulares como discrecionales y a la posibilidad de que los operadores de autobuses regulares reprogramen sus rutas para poder llevar grupos a zonas turísticas (véase la carta del Gobierno noruego de 31 de enero de 2002). No obstante, el Gobierno hizo referencia a los mecanismos de control establecidos en el régimen de compensación para impedir los abusos en los pagos compensatorios, por ejemplo, beneficiando a una actividad turística del operador y que la compensación sólo se concedería a distancias que se ajustaran a rutas y horarios especificados. Por lo que se refiere al transporte de mercancías, el Gobierno noruego comunicó al Órgano de Vigilancia que, según información facilitada por la Asociación Noruega de Empresas de Transporte, las cifras sobre la cuota de volumen de negocios generada por el transporte de mercancías en comparación con el volumen de negocios generado por el transporte regular era «probablemente inferior al 1 %».

Por lo que se refiere a los efectos del régimen de compensación en cuanto al trayecto de asistencia, el trayecto de posición y los desvíos autorizados de la programación de rutas establecida en la licencia, el Gobierno noruego declaró que, para el año 1999, el trayecto de asistencia y el trayecto de posición compensados ascendían a menos del 4 % del recorrido según la programación. Basándose en estas cifras, el Gobierno noruego consideró que la inclusión del trayecto de posición y el trayecto de asistencia había tenido escasos efectos sobre la competencia. El Gobierno noruego confirmó que también se habían compensado los desvíos autorizados <sup>(29)</sup>.

<sup>(29)</sup> Por «desvíos autorizados» se entienden aquellos desvíos a que hace referencia el Gobierno noruego en su respuesta a la petición de información complementaria del Órgano de Vigilancia de 12 de abril de 2001: «...desvíos importantes [de la ruta definida], que no se habrían producido de no formar parte de las obligaciones de servicio público especificadas en la licencia. Estas obligaciones pueden incluir servicios de transporte a lugares especiales de excursión».

## 2. REQUISITO DE NOTIFICACIÓN Y OBLIGACIÓN DE MANTENIMIENTO DEL STATU QUO

### a) *Opiniones del Órgano de Vigilancia expresadas en la decisión de apertura del procedimiento*

En la decisión de incoar el procedimiento, el Órgano de Vigilancia consideró que el régimen de compensación en cuestión constituía una «ayuda nueva». En opinión del Órgano de Vigilancia, el régimen de compensación no podía considerarse «ayuda existente» en el sentido del primer guión del punto 7.2 (1) del Capítulo 7 de las Directrices sobre las ayudas estatales del Órgano de Vigilancia, puesto que el pago compensatorio no se basaba en un acto jurídico vigente en el momento de la entrada en vigor del Acuerdo EEE (después de que se suprimiera la exención del gravamen de autodiesel para operadores de autobuses a partir del 1 de enero de 1999, se introdujo el régimen de compensación para los denominados operadores de autobuses «no subvencionados»). Además, la compensación se determinaba según normas específicas, parte de las cuales se comunicaron a los operadores de autobuses afectados en dos cartas con fecha de 21 de febrero de 2000. Estas normas constituían un nuevo marco jurídico para la concesión de ayudas a determinados operadores de servicios de autobuses regulares. Por lo tanto, la compensación no podría considerarse la continuación de una bonificación fiscal establecida en un acto jurídico distinto.

### b) *Observaciones del Gobierno noruego sobre la decisión de incoar el procedimiento*

En sus observaciones a la apertura del procedimiento de investigación formal, el Gobierno noruego alegó que era irrelevante que el régimen de compensación constituyera un nuevo marco jurídico. Es decisivo para determinar si una medida constituye «nueva ayuda» o «ayuda existente» el que se conceda más dinero o se incluyan nuevos beneficiarios. A este respecto, el Gobierno noruego sostenía que el régimen de compensación era menos extensivo (tanto en cuanto a los fondos como a las empresas subvencionables) que la exención fiscal anterior: según el Gobierno noruego, al determinar el importe de la compensación para 1999, se aplicó una reducción del 6 % en el consumo de combustible; además, el ámbito de aplicación del régimen de compensación estaba limitado a las empresas de transporte regular mientras que la exención fiscal anterior abarcaba a todos los operadores de autobuses, incluso aquellos que prestan servicios discrecionales.

## 3. EVALUACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD CON EL REGLAMENTO (CEE) Nº 1191/69 DEL CONSEJO

### a) *Opiniones del Órgano de Vigilancia expresadas en la decisión de apertura del procedimiento*

Aunque el Gobierno noruego no lo mencionó durante la investigación previa, el Órgano de Vigilancia evaluó si podría ser aplicable el Reglamento nº 1191/69. Basándose en la información de que disponía, el Órgano de Vigilancia llegó a la conclusión preliminar de que «..... la compensación para los operadores de autobuses “no subvencionados” no parecería entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 1191/69, puesto que los operadores subvencionables no parecen estar sujetos a las obligaciones de servicio público en el sentido del artículo 2 de dicho Reglamento.» Además, el Órgano de Vigilancia consideró que «..... según las normas relativas a los pagos compensatorios, con arreglo a lo establecido en las dos cartas de 21 de febrero de 2000, era evidente que la compensación concedida a los operadores de autobuses en cuestión no se había determinado de conformidad con el procedimiento fijado en el Reglamento nº 1191/69 (en particular su artículo 9 y ss.).».

### b) *Observaciones del Gobierno noruego sobre la decisión de incoar el procedimiento*

En sus observaciones a la apertura del procedimiento de investigación formal, el Gobierno noruego sostenía que el régimen de compensación entraba en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1191/69.

Según el Gobierno noruego, todos los servicios regulares de transporte de viajeros en Noruega entraban en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo. El Gobierno noruego sostenía que tanto los operadores de autobuses «subvencionados» como los «no subvencionados» están sometidos al mismo marco jurídico. No existía distinción entre estos dos grupos según la Ley noruega de Transporte. Por consiguiente, el Gobierno noruego no veía una justificación para evaluar los dos tipos de operaciones de forma diferente. Suponiendo que el Órgano de Vigilancia considerara la compensación para los denominados operadores de autobuses «subvencionados» acorde con el Acuerdo EEE, el Gobierno noruego afirmaba que la compensación concedida a los denominados operadores de autobuses «no subvencionados» también debería considerarse compatible con el Acuerdo EEE.

El Gobierno noruego hacía hincapié en que la distinción entre las dos categorías de operadores según estimaciones de qué rutas eran viables comercialmente era anterior a la supresión de la exención fiscal. Tras la supresión de dicha exención, la situación comercial de los denominados operadores de autobuses «no subvencionados» había cambiado. Según las autoridades noruegas, era evidente que los operadores de autobuses «no subvencionados» no necesariamente asumirían las obligaciones de servicio público que asumían antes del 1 de enero de 1999 en la misma medida o en las mismas condiciones que lo hacían de no haber sido por la exención del gravamen de autodiesel.

Según el Gobierno noruego, la Ley de Transporte («Lov om samferdsel 1976 nr. 63») y el Reglamento sobre transporte nacional de viajeros (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) estipulan una serie de condiciones que regulan la prestación de servicios regulares de transporte de viajeros que conllevaban obligaciones de servicio público: <sup>(30)</sup>

- el operador tiene la obligación incondicional de realizar el transporte, excepto en casos de fuerza mayor (artículo 7);
- el operador contratara un número suficiente de autobuses para cubrir la demanda ordinaria y, si es posible, también la demanda extraordinaria cuando ésta se prevea (artículo 8);
- la programación de ruta debe ser aprobada por la autoridad competente; toda la información relativa a horarios, lugares de salida, paradas intermedias y destino deberá ser adecuadamente anunciada (artículo 10);
- las tarifas y descuentos deben ser aprobados por la autoridad competente (artículo 11);
- el operador deberá utilizar billetes, máquinas expendedoras de billetes y otro equipamiento autorizado por la autoridad competente (artículo 12);
- la autoridad competente tiene el derecho de decidir la utilización de terminales, paradas intermedias y las carreteras exactas que se utilizarán en la rutas (artículo 13);
- la autoridad competente podrá conceder a los viajeros derecho a reservar plazas por adelantado (artículo 15);
- el operador deberá equipar las paradas de autobuses con paneles informativos.

Además, se alegaba que en muchas rutas que discurrían paralelas a servicios ferroviarios se negaba el derecho de recoger pasajeros cerca de los mismos, lo que constituye una obligación de servicio público de los operadores afectados.

Según las autoridades noruegas, es evidente que las obligaciones impuestas por la Ley de Transporte y por el Reglamento sobre transporte nacional de viajeros incrementan los costes en que hubieran incurrido si los servicios se hubieran realizado de manera estrictamente comercial y que, especialmente las restricciones para proteger los servicios ferroviarios, reducían los ingresos.

Por lo que se refiere a las dudas del Órgano de Vigilancia en cuanto a que el régimen de compensación para los operadores de autobuses exprés no sea acorde con las disposiciones establecidas en los artículos 10 a 13 del Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo, dado que la compensación no se calculó con arreglo a los criterios establecidos en éste, las autoridades noruegas sostenían que éstas discrepancias no afectarían a la compatibilidad del régimen de compensación con el Reglamento, ya que el importe de la compensación concedida seguiría estando dentro del margen permisible en virtud del Reglamento.

El Gobierno noruego remite, además, a otros regímenes de compensación empleados en otros Estados miembros de la UE, a los que la Comisión Europea no ha planteado objeciones (en este contexto, se hace referencia en particular a una exención del impuesto sobre el combustible diesel en Dinamarca para servicios programados de autobuses). El Gobierno alegaba que la Comisión no había sido muy estricta en su interpretación del Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo y concluía que, según esta actitud clemente de la Comisión, todos los costes relacionados con las obligaciones de servicio público eran reembolsables.

<sup>(30)</sup> En el Reglamento sobre transporte nacional de viajeros se hace referencia a las disposiciones relevantes.

c) **Observaciones complementarias del Gobierno noruego**

En respuesta a la carta del Órgano de Vigilancia de 30 de octubre de 2001, en la que dicho Órgano expresaba sus dudas en cuanto a la aplicación del Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo, el Gobierno noruego se reafirmó en su opinión de que las condiciones impuestas por la Ley de Transporte y por el Reglamento sobre transporte nacional de viajeros constituían obligaciones de servicio público impuestas a los operadores de autobuses en cuestión. Al argumento del Órgano de Vigilancia de que estas condiciones no podían considerarse como que necesariamente se imponían al operador de autobuses afectado, dado que éste había solicitado una licencia para realizar un servicio concreto en una ruta determinada, el Gobierno noruego respondía que los operadores no podían cambiar unilateralmente las normas de continuidad, regularidad y capacidad establecidas en las licencias con el fin de adecuarse a los cambios en las circunstancias financieras (en este caso, la supresión de la exención del gravamen de autodiesel). Las solicitudes de cambios en tarifas, horarios y rutas no siempre eran autorizadas. El hecho de que no se atendieran las solicitudes de cambiar algunas condiciones debería considerarse como una obligación de servicio público impuesta al operador en cuestión. El Gobierno noruego declaró también que, tras la supresión de la anterior exención del gravamen de autodiesel, probablemente algunos servicios regulares de viajeros ya no serían rentables. Como resultado, probablemente algunos operadores retirarían sus servicios. Otros operadores se verían obligados a incrementar sus tarifas y/o a reducir la frecuencia para seguir siendo rentables. Según el Gobierno noruego, las autoridades noruegas no podrían aceptar ni la retirada de líneas ni subidas importantes de las tarifas como consecuencia de la supresión del gravamen de autodiesel.

El Gobierno noruego declaró que, según la Ley de Transporte, posiblemente se suprimirían unas 25 líneas sin el régimen de compensación y que, en las líneas restantes, era de esperar un aumento de los precios de alrededor del 15 %. Al pedirle el Órgano de Vigilancia que aportara información comprobable al respecto, el Gobierno noruego declaró que, considerando los beneficios marginales de algunos de los operadores, no tenía duda de que la desaparición de algunas líneas y/o la subida de precios sería la consecuencia probable de la supresión del régimen de compensación. Exactamente qué servicios desaparecerían o en qué rutas aumentarían las tarifas si se suprimiera el régimen de compensación sólo se sabría cuando realmente se hubiera suprimido el régimen.

Por otra parte, por lo que se refiere a los costes ocasionados por estas obligaciones, se remite a las observaciones presentadas por la Asociación de Transporte (en particular, al anexo II). Dicho anexo contenía las estimaciones de las consecuencias financieras de las obligaciones de servicio público. Según el Gobierno noruego, el régimen de compensación no deja margen para una compensación excesiva. En general, la compensación se mantuvo a un nivel muy inferior a los costes reales del gravamen de autodiesel. En cuanto a los costes exactos de la obligación de servicio público, el Gobierno noruego reconoció que, no obstante, no había información concreta comprobable.

d) **Observaciones de la Asociación Noruega de Transporte**

Según la Asociación Noruega de Transporte, todos los servicios nacionales programados de autobuses, ya se les denomine operadores de autobuses «subvencionados» o «no subvencionados», estaban igualmente sujetos a las obligaciones de servicio público establecidas en la Ley de Transporte y en el Reglamento sobre transporte nacional de viajeros y, por tanto, deberían tener el mismo derecho a compensación.

Nada indica en el Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo que los servicios remunerativos y no remunerativos deban ser tratados de forma diferente por lo que se refiere a las obligaciones de servicio público y a la compensación.

Según la Asociación Noruega de Transporte, la cuestión de la legalidad de la desgravación fiscal como forma de compensación en la práctica por las obligaciones de servicio público nunca ha sido planteada por un Estado miembro de la CE o por la propia Comisión. Por el contrario, la desgravación fiscal en distintas formas es un medio habitual de compensación para el transporte público en toda la UE. Según la Asociación Noruega de Transporte, el Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo no es de aplicación únicamente a los pagos compensatorios directos sino también a las formas indirectas de ayuda, tales como la exención del IVA, la exención para los hidrocarburos, etc. Subraya que se optó por la ayuda en cuestión además de un sistema más complicado de compensación directa mediante subvenciones de funcionamiento por consideraciones prácticas y administrativas. La forma indirecta de ayuda mediante compensación por el impuesto sobre los hidrocarburos se consideraba acorde con el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo, que dispone que las autoridades competentes elegirán la solución que implique el menor costo para la colectividad.

La Asociación Noruega de Transporte admite que, formalmente, el régimen noruego de devolución del impuesto sobre el combustible no estaba directamente relacionado con los costes reales ocasionados por las obligaciones de servicio público impuestas. No obstante, mientras la compensación no sea excesiva y se tomen las medidas necesarias para que no lo sea, el cumplimiento de los artículos 10 a 13 del Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo tendría un carácter puramente teórico.

La Asociación Noruega de Transporte facilitó una lista de obligaciones contenida en los documentos jurídicos pertinentes así como diversas licencias con restricciones de operación en determinadas partes de la ruta para la que se concedía la licencia. Según la Asociación Noruega de Transporte, las diversas obligaciones incrementan los costes en que hubieran incurrido si los servicios se hubieran realizado de manera estrictamente comercial y reducen los ingresos debido a la restricciones en la prestación de servicio del mercado en parte de la rutas con el fin de proteger a los ferrocarriles. Según la Asociación Noruega de Transporte, las dudas del Órgano de Vigilancia en cuanto a que las autoridades noruegas no han probado hasta qué punto los operadores en cuestión asumen obligaciones y costes adicionales respecto del nivel de servicios prestado por razones estrictamente comerciales, serían puramente teóricas. Los operadores en cuestión nunca pudieron prestar servicios regulares de transporte sin obligaciones de servicio público. Por lo que se refiere a las dudas del Órgano de Vigilancia en cuanto a que la restricción de realizar rutas cerca de las líneas de ferrocarril sea una obligación de servicio público, la Asociación Noruega de Transporte sostiene que del Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo se derivaría que la imposición de una reducción de ingresos constituye una obligación de servicio público. A este respecto, aducen que la compensación por este tipo de obligaciones se utilizaba habitualmente en Europa al calcular las obligaciones de servicio público.

La Asociación Noruega de Transporte presentó estimaciones de las consecuencias financieras de las obligaciones de servicio público para los servicios programados de autobuses en Noruega (sujetos al régimen de compensación administrado por el Ministerio de Transporte). En su opinión, el valor negativo de las diversas obligaciones sería superior al importe de la devolución del impuesto sobre el combustible. Incluso aunque hubiera cierto exceso en la compensación, este tipo de ventajas para el servicio público del transporte eran inherentes a la política general de transporte público del EEE.

Basándose en los cálculos y consideraciones expuestos en el anexo II de las observaciones presentadas por la Asociación Noruega de Transporte, las consecuencias financieras derivadas de las obligaciones de servicio público pueden resumirse como sigue <sup>(31)</sup>:

Cuadro 1:

| Condiciones/Obligaciones                                                        | Costes adicionales estimados          |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| — Obligación incondicional de realizar el transporte                            | n.p.                                  |
| — Contratar autobuses en número suficiente                                      | n.p.                                  |
| — Equipar las paradas de autobuses con paneles de información y otros artículos | n.p.                                  |
| — Obligación de facilitar información financiera y estadística                  | n.p.                                  |
| — Obligación de anunciarse en el «Rutebok for Norge»                            | NOK 0,1 millones <sup>(1)</sup>       |
| — Tarifas y descuentos especiales                                               | NOK 30 millones al año                |
| — Obligación de utilizar terminales específicas                                 | NOK 13 millones al año <sup>(2)</sup> |

<sup>(31)</sup> Hay que señalar que la Asociación Noruega de Transporte facilitó las estimaciones de los costes adicionales sólo para algunas obligaciones y sólo para algunas empresas; cuando se carece de datos, el Órgano de Vigilancia hace constar «n.p.»

| Condiciones/Obligaciones                                                                                                                                                              | Costes adicionales estimados                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| — Costes excesivos debidos a las rutas obligatorias en ciertas zonas                                                                                                                  | NOK 0,5 millones al año <sup>(3)</sup>                                                                                                                                                                                                                     |
| — Menor eficiencia en el funcionamiento debido a horarios impuestos, limitaciones en el número de salidas y periodos de funcionamiento, principalmente para proteger el ferrocarril   | No se facilitaron estimaciones generales; la Asociación Noruega de Transporte remitía a un ejemplo en el que no se permitía a un operador prestar servicios de autobús diurnos (en este caso específico el coste se estimaba en NOK 0,5 millones anuales). |
| — Pérdida de ingresos por las restricciones en la prestación de servicios en este mercado, en su mayoría para proteger de la competencia las líneas de ferrocarril en rutas similares | La Asociación Noruega de Transporte declaró que no se podía hacer un cálculo realista de las consecuencias financieras; no obstante, declaraba que la pérdida de ingresos sería superior al cálculo de costes excesivos mencionado anteriormente.          |

<sup>(1)</sup> Se refiere a anunciar la programación de la ruta de los autobuses exprés NOR-WAY.

<sup>(2)</sup> Se refería al uso obligatorio de terminales específicas en Oslo, Trondheim, Kristiansand, Arendal, Stavanger, Haugesund, Bergen, Elverum, Fagernes y Otta; sin embargo, sólo se facilitaron estimaciones de las tarifas de usuarios en las terminales de Oslo y parcialmente en Trondheim.

<sup>(3)</sup> Sólo se han presentado estimaciones para autobuses de larga distancia a partir de Oslo en dirección sur y oeste. Las estimaciones de costes adicionales sólo se facilitaron para esas rutas. No obstante, se indicó que en otras zonas los costes serían muy similares, especialmente en zonas urbanas importantes. A este respecto, también se hacía referencia a la pérdida de ingresos por la prohibición de prestar servicios en el centro de las ciudades aunque sin hacer estimaciones.

Aparte de estas estimaciones, la Asociación Noruega de Transporte dio ejemplos de algunos operadores de autobuses exprés y de las condiciones en las que funcionaban algunas rutas.

La Asociación Noruega de Transporte destacó la importancia de las líneas de autobuses exprés en Noruega en zonas remotas y escasamente pobladas del país en las que no hay transporte público alternativo.

Por último, la Asociación Noruega de Transporte alegaba que una decisión del Órgano de Vigilancia que declarara incompatible con el Acuerdo EEE el régimen de compensación para un grupo de operadores de autobuses autorizados parecería infringir el artículo 61 y probablemente el artículo 59 del Acuerdo EEE, así como el artículo 9 del Reglamento (CEE) n° 1017/6 del Consejo relativo a las normas de competencia en el transporte <sup>(32)</sup>. Por otra parte, la Asociación Noruega de Transporte llama la atención del Órgano de Vigilancia sobre el hecho de que, según la propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la intervención de los Estados miembros en materia de obligaciones de servicio público y adjudicación de contratos de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril, carretera y vía navegable <sup>(33)</sup>, las normas de cálculo de las obligaciones de servicio público en virtud del artículo 1 en el anexo I no se aplicarán a las exenciones de algunas o todas las consecuencias financieras de los impuestos especiales sobre los carburantes. De esta forma, la Comisión Europea pretendería dejar la cuestión del impuesto sobre el combustible totalmente al margen de las normas por las que se rige la compensación por las obligaciones de servicio público. La Asociación Noruega de Transporte lo considera un elemento importante a tener en cuenta en la presente investigación.

#### e) *Observaciones del denunciante*

Según el denunciante, los operadores de autobuses «no subvencionados» no están sujetos a obligaciones de servicio público. Especialmente en las rutas en las que también existe el ferrocarril, deberían ser los servicios ferroviarios los que prestaran servicios de transporte de interés público. No habría necesidad de tener, además, autobuses exprés en estas rutas.

<sup>(32)</sup> Reglamento (CEE) n° 1017/68 del Consejo, de 19 de julio de 1968, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 175 de 23.07.1968, p. 1).

<sup>(33)</sup> COM (2002) 107 final de 21.2.2002.

## 4. COMPATIBILIDAD DEL RÉGIMEN DE COMPENSACIÓN CON LAS DIRECTRICES DE MEDIO AMBIENTE

a) *Opiniones del Órgano de Vigilancia expresadas en la decisión de apertura del procedimiento*

En la decisión de incoar el procedimiento, el Órgano de Vigilancia opinó que las autoridades noruegas no habían demostrado que el régimen de compensación cumpliera las condiciones de las Directrices de medio ambiente por lo que se refiere al nivel de compensación, la naturaleza temporal y decreciente de la ayuda ni la necesidad de la ayuda para compensar una pérdida de competitividad.

(1) *Posible compensación excesiva*

En la decisión de incoar el procedimiento, el Órgano de Vigilancia reconoce que «una disminución de la compensación, en comparación con la reducción concedida previamente en virtud de la exención del gravamen de autodiesel, podría indicar que la compensación es inferior a los costes resultantes del gravamen de autodiesel». No obstante, el Órgano de Vigilancia consideró que no podía descartarse que algunos operadores que recibían pagos compensatorios de este régimen pudieran beneficiarse de compensaciones que excedieran sus costes reales resultantes del gravamen de autodiesel.

(2) *Efecto incentivador: naturaleza temporal y decreciente del régimen de compensación*

Por lo que se refiere a la naturaleza temporal del régimen de compensación, el Órgano de Vigilancia observó en la decisión de apertura del procedimiento que el régimen de compensación no limitaba en modo alguno la duración. En cuanto al efecto incentivador del régimen de compensación, el Órgano de Vigilancia expresó su preocupación de que «.... no exista ninguna señal clara por lo que se refiere a la reducción futura de la ayuda pública que obligaría a los operadores de autobuses a reducir su consumo de combustible».

El Órgano de Vigilancia observaba también que las autoridades noruegas no habían presentado «..... información que habría permitido al Órgano de Vigilancia determinar que la compensación concedida en virtud del sistema había disminuido continuamente desde su introducción y en comparación con la situación anterior a la supresión de la exención fiscal en 1992».

Por último, el Órgano de Vigilancia manifestó su preocupación de que «.... sin información sobre el nivel de compensación concedido en virtud del régimen, es difícil determinar si, y hasta qué punto, el régimen de compensación tiene un efecto incentivador suficiente».

(3) *Necesidad de compensar una pérdida de competitividad*

Por lo que se refiere al régimen de compensación para los denominados operadores de autobuses «no subvencionados» en contraposición a los denominados operadores de autobuses «subvencionados», cuando ambos prestan servicios regulares de transporte, el Órgano de Vigilancia observó en la decisión de apertura que la propuesta inicial del Gobierno sobre impuestos ecológicos disponía que no sería necesaria la compensación puesto que se consideraba que estos operadores de autobuses «no subvencionados» podían cubrir el aumento de los costes ya fuera aumentando el precio de los billetes o reduciendo sus beneficios. Por consiguiente, el Órgano de Vigilancia tenía serias dudas en cuanto a que el régimen de compensación fuera necesario.

b) *Observaciones del Gobierno noruego*(1) *Posible compensación excesiva*

El Gobierno noruego alegó que el régimen de compensación se limitaba a los costes adicionales ocasionados por la introducción del gravamen de autodiesel. Además, las autoridades noruegas informaron al Órgano de Vigilancia de que el importe de la compensación se calculaba basándose en el consumo de los vehículos de mayor eficiencia energética. Sólo podría producirse una compensación excesiva si un operador de autobuses exprés utilizara menos de 0,31 litros por km. No se pagaría ninguna cantidad asignada en virtud del régimen que superara el importe necesario para compensar por el consumo basado en los vehículos de mayor eficiencia energética. Además, el Gobierno noruego señaló que los operadores de autobuses tenían gastos que no se compensaban completamente, tales como el trayecto de asistencia y el trayecto de posición.

En cuanto al nivel de compensación concedido en el régimen en cuestión, las autoridades noruegas presentaron las siguientes cifras:

Cuadro 2:

|       |                                                                                                                                                                              | 1998                        | 1999                        | 2000                                   | 2001                                   | 2002                        |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------|
| A.    | Importes asignados en la partida 71 del Capítulo 1330 (NOK)                                                                                                                  | n.p.                        | 71 millones                 | 75,4 millones                          | 50 millones                            | 29 millones                 |
| B.    | Cantidades realmente gastadas (NOK)                                                                                                                                          | n.p.                        | 64 millones                 | 66 millones (estimación)               | 50 millones (estimación)               | 29 millones (estimación)    |
| C.    | Ingresos procedentes del gravamen de autodiesel sólo de los servicios regulares de transporte de viajeros prestados por operadores «no subvencionados» (NOK) (IVA inclusive) | n.p.                        | Más de 64 millones          | Más de 66 millones                     | Más de 53 millones                     | Más de 51 millones          |
| D=B/C | Compensación gastada expresada en porcentaje de ingresos procedentes del gravamen de autodiesel                                                                              | n.p.                        | Menos del 100 %.            | Menos del 100 %.                       | Menos del 100 %.                       | Menos del 100 %.            |
| E     | Consumo de autodiesel (litros por km.) <sup>(1)</sup>                                                                                                                        | 0,315 millones (estimación) | 0,315 millones (estimación) | 0,315 millones (estimación)            | 0,315 millones (estimación)            | 0,315 millones (estimación) |
| F     | Gravamen de autodiesel (NOK por litro) IVA exclusive                                                                                                                         | 3,43                        | 3,54                        | 3,74<br>(a partir del 1 de julio 3,54) | 3,04<br>(a partir del 1 de julio 2,72) | 2,77                        |
|       | Gravamen de autodiesel (NOK por litro) IVA inclusive                                                                                                                         | 4,22                        | 4,35                        | 4,6<br>(a partir del 1 de julio 4,35)  | 3,77<br>(a partir del 1 de julio 3,37) | 3,43                        |
| G     | Compensación (NOK por km.)                                                                                                                                                   | n.p.                        | 1,37                        | 1,41                                   | 1,07 millones (estimación)             | 0,62 millones (estimación)  |

<sup>(1)</sup> Según el Gobierno noruego, estas cifras representan el consumo de los vehículos más eficientes.

(2) Necesidad de compensar una pérdida de competitividad

El Gobierno noruego sostenía que el régimen de compensación era necesario para mantener la competitividad de los operadores de autobuses que prestan servicios regulares de transporte de viajeros. Según las autoridades noruegas, la experiencia de estos últimos años ponía de manifiesto que no podía apoyarse al transporte público a escala suficiente para competir eficazmente con los vehículos privados sin una aportación sustancial de fondos públicos. Se consideró importante no debilitar la competitividad del transporte público frente a los vehículos privados.

El Gobierno noruego alegó que, contrariamente a lo que se afirmaba en la propuesta inicial <sup>(34)</sup>, la rentabilidad de estos operadores no era suficiente para absorber el aumento de los costes. Refiriéndose a la decisión del Parlamento noruego, se esperaba que la supresión de la anterior exención del gravamen de autodiesel modificaría la viabilidad comercial en muchas rutas regulares y, como consecuencia, las denominadas rutas «no subvencionadas» antes realizadas con pequeños márgenes de beneficios se verían obligadas a desaparecer. En cuanto a las otras rutas, habría que aumentar el precio de los billetes, corriendo el riesgo de que los clientes optaran por el transporte privado. También se destacaba que un aumento del precio de los billetes no se consideraba aceptable desde el punto de vista de la prestación de transporte público a precios asequibles.

A este respecto, el Gobierno noruego remitía a un informe sobre una evaluación de la competitividad de los autobuses exprés. <sup>(35)</sup> Por lo que se refiere a cuatro rutas seleccionadas (Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordekspressen y TIMEkspressen), el Gobierno noruego afirmaba, basándose en el informe, que el porcentaje de viajeros que utilizaría como alternativa un vehículo privado en calidad de conductor o pasajero sería de aproximadamente el 47 % como media.

El Gobierno noruego sostenía que los costes relacionados con la utilización de vehículos privados actualmente no reflejaban los costes externos causados por este medio de transporte.

En cuanto al incremento de los costes por la supresión de la exención fiscal, el Gobierno noruego presentó información que permitía comparar los costes en el antiguo marco jurídico, es decir, la exención del gravamen de autodiesel en 1998 y con los costes en el nuevo marco jurídico, o sea, una vez suprimida la exención a partir del 1 de enero de 1999. Según las autoridades noruegas, el precio medio del autodiesel aplicado por los minoristas era de NOK 4,38 (IVA incluido) por litro en 1998, mientras que el precio medio era de NOK 8,27 (IVA y gravamen de autodiesel incluidos) en 1999. El coste por km. era de NOK 1,38 en 1998 y NOK 2,61 en 1999, respectivamente (el coste por km. se calculó suponiendo un consumo de 0,315 litro por km.).

**c) *Observaciones del denunciante***

El denunciante alegó que gracias al régimen de compensación se compensaría a los operadores a 0,45 litros por km., lo que presuntamente excedía el consumo real.

**d) *Observaciones de la Asociación Noruega de Transporte***

Según información facilitada por la Asociación Noruega de Empresas de Transporte, a la que remite el Gobierno noruego, los costes globales por km. podrían estimarse en NOK 12 (IVA y gravamen de autodiesel incluidos). Esto supondría que los costes de combustible en 1998 (IVA incluido pero sin gravamen de autodiesel) podrían estimarse en alrededor del 12 % de los costes globales, mientras que los costes de combustible en 1999 (IVA y gravamen de autodiesel incluidos) podrían estimarse en alrededor del 20 % de los costes globales.

**e) *Observaciones sobre el principio de igualdad de condiciones en el EEE***

El Gobierno noruego y la Asociación Noruega de Transporte sostenían que el régimen de compensación en Noruega sería similar a las excepciones del impuesto especial sobre los hidrocarburos para el transporte público de viajeros local en la Unión Europea. Estas excepciones están cubiertas por la Directiva CE de hidrocarburos <sup>(36)</sup> y por la reciente Decisión del Consejo Europeo de 12 de marzo de 2001 <sup>(37)</sup>. Además, el Gobierno noruego alegó que la especial topografía de Noruega, así como el hecho de que su población esté muy diseminada por el país en comparación con otros países europeos, exigiría acuerdos especiales dentro del sector del transporte público. En zonas remotas del país resultaría difícil mantener el transporte público con criterios comerciales.

<sup>(34)</sup> Véase la propuesta del Gobierno noruego de Presupuesto del Estado para 1999 [St.prp. nr.1 (1998-1999)], derivada de las propuestas realizadas en el Proyecto de ley sobre impuestos ecológicos [St.prp. nr. 54 (1997-98)].

<sup>(35)</sup> «Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter», Hjeltnes COWI AS, julio de 1999.

<sup>(36)</sup> Dentro de la Comunidad Europea existen dos «Directivas de hidrocarburos»: la Directiva 92/81/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la armonización de las estructuras del impuesto especial sobre los hidrocarburos (DO L 316 de 31.10.1992, p.12) y la Directiva 92/82/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la aproximación de los tipos del impuesto especial sobre los hidrocarburos (DO L 316 de 31.10.1992, p.19).

<sup>(37)</sup> Decisión del Consejo CE, de 12 de marzo de 2001, relativa a los tipos reducidos y a las exenciones del impuesto especial aplicables a determinados hidrocarburos utilizados con fines específicos (DO L 84 de 23.03.2001, p. 23).

El denunciante sostenía, en su carta de 8 de mayo 2002, que el régimen de compensación en Noruega no podía considerarse una exención aceptable contemplada por la Directiva 92/81/CEE del Consejo <sup>(38)</sup>. A este respecto, alega que la compensación no depende del importe de combustible realmente utilizado sino de los km. de ruta, lo que no tendría en cuenta que el importe de combustible utilizado variaba considerablemente dependiendo de la velocidad, época del año, estado de la carretera, etc. El denunciante también señala que, de conformidad con la Directiva, sólo podrán autorizarse exenciones si no dan lugar a distorsiones de la competencia.

## II. EVALUACIÓN

### A. AYUDA ESTATAL EN EL SENTIDO DEL APARTADO 1 DEL ARTÍCULO 61 DEL ACUERDO EEE

El apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo del EEE establece lo siguiente: «Salvo que el presente Acuerdo disponga otra cosa, serán incompatibles con el funcionamiento del presente Acuerdo, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre las Partes Contratantes, las ayudas otorgadas por los Estados miembros de las CE, por los Estados de la AELC o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen con falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

Las medidas de ayuda del régimen de compensación se financian mediante el presupuesto del Estado (véase la partida 71 del Capítulo 1330 del Presupuesto del Estado: Subvenciones para autobuses exprés, «Tilskudd til ekspressbuss»). Según reiterada jurisprudencia, las medidas que alivien las cargas que normalmente recaen sobre el presupuesto de una empresa constituyen ayuda estatal <sup>(39)</sup>. Los operadores de autobuses que pueden acogerse al régimen de compensación reciben una aportación financiera que reduce sus gastos empresariales normales (por ejemplo los costes del gravamen de autodiesel), dándoles así ventaja sobre sus competidores.

En opinión del Órgano de Vigilancia, las conclusiones del Tribunal de Justicia en la sentencia «Ferring» no alteran esta valoración <sup>(40)</sup>. En su sentencia, el Tribunal de Justicia declaró que las medidas fiscales cuyo efecto es eximir a algunos operadores del gravamen en cuestión, y que compensa los costes adicionales realmente soportados por éstos para el cumplimiento de sus obligaciones de servicio público, puede ser considerada como un servicio que prestan dichos operadores y, por lo tanto, una medida que no constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 92 del Tratado (actualmente artículo 87 CE). El Tribunal de Justicia declaró, además, que cuando se cumple este requisito de equivalencia entre la exención concedida y los costes adicionales, los operadores en cuestión no disfrutarían, en realidad, de una ventaja en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado (actualmente artículo 87 CE), ya que el único efecto de la medida de que se trata es colocar a esos operadores en unas condiciones de competencia comparables.

Dadas las normas sectoriales específicas en el sector de transporte (en particular, el artículo 49 del Acuerdo EEE y el Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo), no es evidente que puedan aplicarse a este sector las conclusiones de la sentencia. La cuestión de si la ayuda pública al transporte regular de viajeros constituye ayuda estatal está pendiente ante el Tribunal Europeo de Justicia <sup>(41)</sup>.

Por otra parte, tal como se explicará más adelante con más detalle, el Gobierno noruego, en opinión del Órgano de Vigilancia, no ha demostrado que los operadores de autobuses que se benefician del régimen de compensación estén sujetos a las obligaciones de servicio público que producirían una posible desventaja competitiva respecto de otros operadores de autobuses (comerciales) y, si así fuera, en qué medida. Además, el Órgano de Vigilancia no estaba convencido de que la compensación concedida a los operadores de autobuses exprés se limitaría a los costes adicionales soportados por las presuntas obligaciones de servicio público. De hecho, el régimen de compensación como tal no establece un vínculo explícito entre las posibles obligaciones de servicio público y la compensación. Por consiguiente, el Órgano de Vigilancia no puede descartar que la ayuda financiera concedida en virtud del régimen de compensación pueda otorgar a los operadores que pueden acogerse a ella una verdadera ventaja económica sujeta a las normas de ayudas estatales del EEE.

<sup>(38)</sup> Directiva 92/81/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la armonización de las estructuras del impuesto especial sobre los hidrocarburos (DO L 316 de 31.10.1992, p. 12).

<sup>(39)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia Europeo en el asunto C-387/92 Banco Exterior de España, apartado 13, Rec.1994, pág. I-877 y en el asunto C-75/97, Bélgica/Comisión, apartado 23, Rec.1999, pág. I-3671.

<sup>(40)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de noviembre de 2001 en el asunto C-53/00, Ferring SA/ACCOSS, apartados 27 y 29, Rec. 2001, pág. I-9067.

<sup>(41)</sup> Asunto C-280/00, «Altmark Trans GmbH»; petición de decisión prejudicial pendiente ante el Tribunal de Justicia: DO C 273 de 23.9.2000, p. 8.

El régimen de ayudas es, además, específico, ya que sólo favorece a empresas del sector del transporte.

Para que una medida entre en el ámbito del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE, debe también distorsionar la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre los Estados EEE. Cuando una ayuda financiera estatal refuerza la posición de una empresa frente a otras que compiten en el mercado intracomunitario, éste debe considerarse afectado por la ayuda <sup>(42)</sup>. Según reciente jurisprudencia del Tribunal de Justicia, «en cuestiones relacionadas con ayudas estatales, es suficiente con que el mercado en cuestión esté abierto, incluso parcialmente para que la competencia por la ayuda pueda afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.» <sup>(43)</sup>.

Por lo que se refiere a los posibles efectos distorsionadores de la ayuda estatal concedida en virtud del régimen de compensación, el Órgano de Vigilancia recuerda las disposiciones legales aplicables al transporte de viajeros. El acceso al mercado internacional del transporte de viajeros fue abierto por el Reglamento (CEE) n° 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses. <sup>(44)</sup> Los derechos de cabotaje fueron introducidos por el Reglamento (CEE) n° 2454/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro <sup>(45)</sup>, sustituido posteriormente por el Reglamento (CEE) n° 12/98 del Consejo de 11 de diciembre de 1997 sobre el mismo tema <sup>(46)</sup>.

De conformidad con el Reglamento (CEE) 12/98 del Consejo, el transporte de cabotaje de viajeros por carretera, con la excepción de los servicios regulares nacionales, fue liberalizado a partir del 1 de enero de 1996. Estas disposiciones han abierto el mercado a la competencia en los servicios discrecionales, los servicios regulares especializados y los servicios regulares prestados durante un servicio regular internacional.

Según un análisis del mercado del transporte de viajeros realizado por la Comisión Europea, el mercado del transporte público dentro de la CE se está abriendo gradualmente a la competencia. La Comisión señala que once de los quince Estados miembros han introducido legislación o disposiciones administrativas que hacen posible la competencia en, al menos, parte de los mercados del transporte en autobús y autocar urbano, regional o interregional <sup>(47)</sup>.

Por otra parte, el análisis de la Comisión Europea remite a los procedimientos de adjudicación públicos y, en especial a la legislación nacional de los Estados miembros de la CE, que reforzarán el acceso al mercado en la totalidad de la Comunidad y del EEE. Por último, la Comisión señaló que las empresas extranjeras muestran un interés cada vez mayor por entrar en los mercados nacionales de otros países y, en cierta medida, ya han adquirido acciones de empresas de autobuses nacionales o gestionan servicios de transporte público fuera de sus mercados nacionales <sup>(48)</sup>.

Como ya señaló el Órgano de Vigilancia en la decisión de apertura, los operadores de autobuses exprés prestan tanto servicios regulares de transporte de viajeros como servicios de transporte discrecionales. Por tanto, existe el peligro de que una ayuda pública en virtud del régimen de compensación pudiera ser utilizada por los operadores de autobuses exprés para servicios de transporte discrecionales. Además, incluso por lo que se refiere a los servicios regulares de transporte de viajeros, la ayuda estatal concedida en virtud del régimen de compensación puede ser utilizada por los operadores subvencionables para prestar servicios similares en el extranjero en países que han abierto a la competencia ese segmento del mercado.

<sup>(42)</sup> Asunto 730/79: Philip Morris/Comisión, apartado 11, Rec. 1980, p. 2671.

<sup>(43)</sup> Sentencia de 4 de abril de 2001 en el asunto T-288/91, Regione Friuli Venezia Giulia/Comisión, apartado 95, Rec. 2001, p. II-1169.

<sup>(44)</sup> DO L 74 de 20.3.1992, p. 1; incorporado al Acuerdo EEE en el anexo XIII, apartado 32.

<sup>(45)</sup> DO L 251 de 29.8.1992, p. 1; incorporado al Acuerdo EEE en el anexo XIII, apartado 33a.

<sup>(46)</sup> DO L 4 de 8.1.1998, p. 10. incorporado al Acuerdo EEE en el anexo XII, apartado 33b.

<sup>(47)</sup> Véase la primera propuesta de la Comisión Europea de Reglamento sobre la intervención de los Estados miembros en materia de requisitos y adjudicación de contratos de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril, carretera y vía navegable, COM (2000) 7 final, de 26.7.2000, en particular la página 4 de la Exposición de motivos: [http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en\\_500PC0007.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf). Según la información facilitada en dicha Exposición de motivos, concretamente Dinamarca, Finlandia y Suecia han abierto ya sus mercados de transporte.

<sup>(48)</sup> El Órgano de Vigilancia señala que empresas noruegas dedicadas al transporte en autobús han adquirido empresas extranjeras que prestan servicios de transporte en autobús, véase por ejemplo la Decisión de la Comisión Europea de 10 de diciembre de 1999 (asunto n° COMP/M.1768-SCHOYEN/GOLDMAN SACHS/SWEBUS) por la que se declara la compatibilidad con el mercado común de una operación de concentración de, entre otras, la empresa noruega Schoyen, dedicada en concreto al transporte en autobús, y la empresa sueca Swebus, que presta servicios de autobús y autocar, publicada en el DO C 11 de 14.1.2000, p. 6.

Estas circunstancias por sí solas hacen concluir que el régimen de compensación que concede ayudas a empresas que realizan transporte regular de viajeros local, regional e interregional debe considerarse que puede distorsionar la competencia y afectar a los intercambios comerciales en el sentido del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE.

Esta conclusión es, además, acorde con la práctica de la Comisión Europea en este ámbito <sup>(49)</sup>.

Además, el Órgano de Vigilancia señala que la información presentada por el Gobierno noruego así como la información y las observaciones presentadas por terceros durante el procedimiento de investigación formal indican que la compensación concedida a los operadores de autobuses «no subvencionados» realmente distorsiona la competencia y afecta a los intercambios comerciales.

En primer lugar, la información presentada durante el procedimiento de investigación formal mostraba que casi el 50 % de los operadores que podían acogerse al régimen de compensación prestaban tanto servicios regulares como discrecionales. En consecuencia, cualquier beneficio financiero concedido a los operadores de autobuses exprés para la prestación de servicios regulares de transporte de viajeros podría ser desviado a otras actividades de la empresa, tales como la prestación de servicios de transporte discrecionales.

En segundo lugar, el Órgano de Vigilancia no puede descartar que, al menos en algunas rutas, los servicios regulares y discrecionales compitan entre sí. Por lo que se refiere a la competencia entre servicios de autobuses regulares y discrecionales, el Gobierno noruego manifestó que, debido a las diferencias en las condiciones jurídicas con que funcionan los servicios programados y los discrecionales, el transporte de viajeros regular y discrecional constituyen dos mercados distintos. No obstante, el Órgano de Vigilancia señala que el ámbito real de competencia entre los servicios de transporte regulares y los servicios discrecionales no puede determinarse en abstracto. Si los dos tipos de servicios compiten o no entre sí sólo puede determinarse basándose en rutas y en circunstancias concretas, tales como distancias, localización, etc.

Basándose en la información presentada por el Gobierno noruego y en sus observaciones a las alegaciones del denunciante al respecto, el Órgano de Vigilancia señala que parece haber algunas rutas que cuentan tanto con servicios regulares como discrecionales. Parece ser así, especialmente, cuando el destino final es un lugar turístico o una estación de esquí o cuando existen atracciones turísticas a lo largo de una ruta específica. Además, la información presentada muestra que se permitió a operadores que prestan servicios regulares transportar grupos de viajeros a lugares especiales de excursión.

El mercado de servicios discrecionales (así como el transporte de mercancías y paquetes) es un mercado totalmente liberalizado. Por consiguiente, la ayuda estatal que pueda distorsionar la competencia en este mercado puede probablemente también afectar a los intercambios comerciales. Además, la ayuda estatal puede también afectar a los intercambios comerciales por lo que se refiere a la prestación de servicios regulares de transporte. El hecho de que operadores extranjeros que realizan transporte regular internacional en Noruega puedan igualmente beneficiarse del régimen de compensación en cuestión no excluye los efectos sobre los intercambios comerciales ya que los operadores que se benefician del régimen de compensación pueden aprovechar la apertura del mercado en otros Estados EEE y prestar servicios regulares fuera de Noruega.

Por lo tanto, el Órgano de Vigilancia concluye que el régimen de compensación en cuestión puede falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre las Partes Contratantes del Acuerdo EEE.

Habida cuenta de las consideraciones anteriores, el Órgano de Vigilancia concluye que el régimen de compensación constituye ayuda estatal en el sentido del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE.

<sup>(49)</sup> Véase la decisión de la Comisión Europea sobre la continuación de la reforma del impuesto ecológico, Ayuda estatal N 575/A/99 — Alemania, así como otra decisión de la Comisión posterior sobre la continuación de estas medidas después de marzo de 2001, Ayuda estatal N 449/2001 — Alemania y la última decisión de la Comisión en la Ayuda estatal N 588/2002 — Reino Unido sobre un régimen de subvención para servicios de autocares de larga distancia.

## B. REQUISITO DE NOTIFICACIÓN Y OBLIGACIÓN DE MANTENIMIENTO DEL STATU QUO

De conformidad con el apartado 3 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Tribunal, «el Órgano de Vigilancia será informado de los proyectos dirigidos a conceder o modificar ayudas con la suficiente antelación para poder presentar sus observaciones... El Estado interesado no podrá ejecutar las medidas proyectadas antes de que en dicho procedimiento haya recaído decisión definitiva.»

Este requisito de notificación y obligación de mantenimiento del *statu quo* se refiere a las «nuevas ayudas». Por otra parte, pueden concederse «ayudas existentes» a menos que el Órgano de Vigilancia considere la ayuda en cuestión incompatible con el Acuerdo EEE. Según el punto 7.2 del Capítulo 7 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia, las «ayudas existentes» se definen como «anteriores al EEE», (es decir, aquellos regímenes de ayuda existentes a la entrada en vigor del Acuerdo EEE) y ayudas autorizadas.

Al decidir si un régimen de ayuda debe considerarse como «ayudas nuevas» o «ayudas existentes», el Órgano de Vigilancia examina las disposiciones legales pertinentes por las que se concede la ayuda en cuestión y, en particular, la entrada en vigor de dichas disposiciones. El Órgano de Vigilancia no está obligado a realizar un análisis económico de la medida en cuestión comparándola con otros regímenes de ayuda vigentes antes de la introducción de las nuevas disposiciones legales.

La jurisdicción del Tribunal de Justicia confirma esta opinión.

Según la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto «Namur-Les Assurances» «... el establecimiento de una nueva ayuda o la modificación de una ayuda existente no pueden apreciarse cuando la ayuda haya sido prevista por disposiciones legales anteriores que no se hayan modificado, según su importancia o, en particular, según su importe económico en cada momento de la vida de la empresa. Una ayuda sólo puede ser calificada de novedad o de modificación conforme a las disposiciones que la establecen, sus modalidades y sus límites.» <sup>(50)</sup> (subrayado del Órgano de Vigilancia).

El hecho de que se suprimiera la anterior exención fiscal, que se basaba en decisiones adoptadas en virtud de la Ley noruega sobre impuestos especiales, y que se creara un nuevo régimen de compensación es suficiente para convertir este régimen de compensación en «ayuda nueva» en el sentido del apartado 3 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción.

Además, el Órgano de Vigilancia opina que el régimen de compensación introducido en 1999 contiene disposiciones sobre el ámbito de las actividades que pueden acogerse a la ayuda y, en particular, el cálculo de la compensación, que son sustancialmente diferentes de las normas anteriores que regulaban la exención fiscal. A este respecto, el Órgano de Vigilancia señala, en particular, que mientras que la anterior exención del gravamen de autodiesel garantizaba que los beneficios resultantes de esta exención fiscal eran, por definición, iguales a los costes ocasionados por el gravamen de autodiesel, el régimen de compensación introducido posteriormente no garantiza que los operadores no puedan recibir una cantidad superior a los costes reales ocasionados por el gravamen. Con el régimen de compensación se corre el riesgo de un exceso de compensación, dado que el importe de la misma no está ligado a los costes reales del autodiesel incurridos por los operadores afectados, sino que se determina basándose en los kilómetros de ruta recorridos por los operadores que solicitan ayudas públicas en este régimen <sup>(51)</sup>.

En opinión del Órgano de Vigilancia, el régimen de compensación no estaba exento del requisito de notificación de conformidad con el apartado 2 del artículo 17 del Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo, puesto que no se cumplían las condiciones establecidas en el Reglamento <sup>(52)</sup>.

<sup>(50)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de agosto de 1994 en el asunto C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit SA*, apartado 28, Rec.1994, p. I-3829.

<sup>(51)</sup> Esta cuestión se discutirá más a fondo más adelante.

<sup>(52)</sup> Véase más adelante la evaluación detallada del régimen de compensación en virtud del Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo.

El Órgano de Vigilancia concluye, por tanto, que el régimen de compensación introducido en 1999 constituye una «ayuda nueva» que, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, debería haber sido notificada previamente al Órgano de Vigilancia <sup>(53)</sup>.

Puesto que el régimen de compensación en cuestión no fue notificado previamente al Órgano de Vigilancia, se considera «ayuda ilegal por motivos de procedimiento», de conformidad con el Capítulo 6 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia.

#### C. COMPATIBILIDAD DEL RÉGIMEN DE COMPENSACIÓN PARA AUTOBUSES EXPRES

A la vista de los objetivos alegados por el Gobierno noruego, el Órgano de Vigilancia evaluó el régimen de compensación para operadores de autobuses «no subvencionados» con arreglo al Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo (y al artículo 49 del Acuerdo EEE) y a la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE en relación con las Directrices de medio ambiente.

#### 1. REGLAMENTO (CEE) N° 1191/69 DEL CONSEJO

##### a) *Marco jurídico*

De conformidad con el artículo 49 del Acuerdo EEE, «[s]erán compatibles con el presente Acuerdo las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público».

El Reglamento (CEE) n° 1191/69, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable <sup>(54)</sup>, modificado por el Reglamento (CEE) n° 1893/91 del Consejo, de 20 de junio de 1991 <sup>(55)</sup>, e incorporado al Acuerdo EEE, establece las normas con arreglo a las cuales podrán considerarse compatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE los pagos compensatorios por las obligaciones de servicio público.

El Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo declara compatible y exime del requerimiento de notificación previa la compensación por obligaciones de servicio público cuando dichas obligaciones hayan sido impuestas y cuando el importe de la compensación haya sido fijado de conformidad con las disposiciones del Reglamento.

Las obligaciones de servicio público en el sentido del Reglamento se definen y enumeran en el artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo. Del artículo 2 del Reglamento se deduce que tales obligaciones sólo podrán dar derecho a compensación si puede demostrarse que han sido impuestas a los operadores afectados en contra de su interés comercial.

Además, el artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo permite a los Estados de la AELC mantener las obligaciones de servicio público para garantizar la prestación de suficientes servicios de transporte, teniendo presente el interés general y las posibilidades de recurrir a otras formas de transporte. Las empresas de transporte pueden solicitar a las autoridades competentes la supresión de las obligaciones de servicio público cuando tales obligaciones impliquen desventajas económicas. El apartado 2 del artículo 6 del Reglamento dispone que la decisión de mantener las obligaciones de servicio público prevean también la concesión de una compensación determinada con arreglo a las disposiciones del Reglamento (véanse los artículos 10 al 13 del Reglamento).

<sup>(53)</sup> Las conclusiones del Órgano de Vigilancia son acordes con la práctica de la Comisión Europea, por ejemplo en la Ayuda estatal N 1999/99 — Países Bajos, sobre desgravación fiscal para empresas de transporte municipal.

<sup>(54)</sup> DO L 156 de 28.6.1969, p. 1. incorporado al Acuerdo EEE en el punto 4, Capítulo I «Transporte Interior» del anexo XIII.

<sup>(55)</sup> DO L 169 de 29.6.1991, p. 1. incorporado al Acuerdo EEE en el punto 4, Capítulo I «Transporte Interior» del anexo XIII.

b) **Definición de obligaciones de servicio público**

En principio, el Órgano de Vigilancia señala que no descarta que las condiciones establecidas en el Reglamento noruego sobre transporte nacional de viajeros podrían, en principio, ser consideradas como obligaciones de servicio público a que hacen referencia los apartados 2 y 5 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo.

c) **Imposición de obligaciones de servicio público específicas a los operadores de autobuses «no subvencionados»**

El Órgano de Vigilancia opina que, basándose en la información presentada, las condiciones establecidas en el Reglamento noruego sobre transporte nacional de viajeros no pueden considerarse que han sido impuestas a los operadores de autobuses que se benefician del régimen de compensación para autobuses exprés.

En opinión del Órgano de Vigilancia, existe una diferencia importante entre operadores de autobuses «subvencionados» y «no subvencionados» que exige una evaluación diferente en virtud del Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo. Esta diferencia se deriva del marco jurídico previsto por la legislación noruega. Los operadores «subvencionados» fueron seleccionados para prestar servicios regulares de transporte de viajeros tras una licitación en la que las autoridades competentes establecen las condiciones específicas en las que se pide a los operadores que presten servicios de transporte. Los operadores seleccionados reciben ayuda directa del Estado mediante la compensación de los costes ocasionados por la prestación de servicios de transporte en un nivel determinado mediante la licitación. La celebración de un contrato con operadores que han sido seleccionados mediante licitación a los que se da el derecho de realizar una ruta determinada, con unas obligaciones determinadas de antemano, podría considerarse como una decisión por la que se imponen al operador seleccionado obligaciones de servicio público específicas. Por el contrario, los operadores de autobuses «no subvencionados» han asumido servicios regulares de transporte por razones comerciales. Consecuentemente, estos operadores, según la legislación noruega, no tienen derecho a recibir ayuda directa del Estado para la prestación de servicios regulares de transporte de viajeros en estas rutas.

El Órgano de Vigilancia opina que la licencia concedida por las autoridades competentes a los operadores de autobuses «no subvencionados» para prestar servicios regulares de transporte de viajeros en ciertas rutas no puede considerarse como una decisión en el sentido del artículo 3 y del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo. En opinión del Órgano de Vigilancia, la licencia es más bien un requisito previo para la prestación de servicios regulares de transporte de viajeros que una decisión por la que se impongan tales servicios a estos operadores. Aún cuando la licencia concedida a estos operadores conllevara la obligación de satisfacer las condiciones establecidas en la Ley de Transporte y en el Reglamento sobre transporte nacional de viajeros, estas condiciones no constituyen necesariamente obligaciones de servicio público impuestas a los operadores en cuestión dado que estos operadores han solicitado una licencia para realizar servicios regulares de transporte por razones comerciales. Además, el Órgano de Vigilancia observa que el nivel de servicio parece haber sido determinado en gran medida por los operadores de autobuses que solicitan una licencia para servicios regulares de transporte de viajeros en una ruta determinada más que por las autoridades públicas. <sup>(56)</sup>

El Órgano de Vigilancia es consciente de que las solicitudes de licencias en determinadas rutas y el nivel de servicios ofrecidos por las empresas de autobuses contenido en dichas licencias estaban sujetos a un marco jurídico que eximía a los operadores en cuestión (parcialmente <sup>(57)</sup>) de los costes del gravamen de autodiesel. No puede descartarse que hayan cambiado los supuestos comerciales al solicitar una licencia para realizar servicios regulares de transporte de viajeros puesto que los operadores de autobuses tienen que soportar ellos mismos (parcialmente) los costes del autodiesel.

<sup>(56)</sup> Véase, por ejemplo, la decisión de los condados de Møre y Romsdal de 6 de febrero de 2002 y la decisión del condado de Buskerud de 22 de agosto de 2001. Ambas decisiones pueden consultarse en Internet.

<sup>(57)</sup> Si los operadores solicitaron una licencia antes del 1 de enero de 1999, han estado totalmente exentos del pago del gravamen de autodiesel; si, por el contrario, las licencias se concedieron después de esa fecha, los operadores, en principio, estaban sujetos al gravamen de autodiesel, aunque tenían derecho a recibir compensación del régimen en cuestión, por lo que se les eximía sólo parcialmente de los costes ocasionados por el gravamen de autodiesel.

El Órgano de Vigilancia señala también que las disposiciones jurídicas relevantes (véase el artículo 19 del Reglamento sobre transporte nacional de viajeros) parecerían permitir a las empresas de transporte pedir la suspensión de los servicios de transporte en una ruta concreta o cambios en las condiciones en las que se prestan los servicios de transporte. Basándose en esta petición, las autoridades competentes podrían imponer obligaciones de servicio público al operador en cuestión si el mantenimiento de los servicios de transporte en esa ruta se considerara de interés general. La aplicación de esta disposición habría permitido a las autoridades noruegas determinar qué rutas se consideraban de interés general y qué condiciones y obligaciones debían imponerse al operador en cuestión para garantizar un nivel de servicios que el operador no ofrecería movido por sus propios intereses comerciales.

El Órgano de Vigilancia señala, no obstante, que esta disposición no fue aplicada en el presente asunto. Por tanto, el Órgano de Vigilancia opina que no hubo una decisión de las autoridades públicas competentes por la que se impusieran obligaciones de servicio público a operadores específicos.

**d) *Determinación de los costes adicionales comparados con los costes incurridos por los operadores de autobuses «no subvencionados» movidos por sus propios intereses comerciales***

El Órgano de Vigilancia es consciente de que puede que no se haya hecho referencia al artículo 19 del Reglamento sobre transporte nacional de viajeros debido a la existencia del régimen de compensación. El Órgano de Vigilancia, no obstante, examinó si, basándose en la situación financiera de los operadores, podría considerarse que los operadores de autobuses «no subvencionados» asumían obligaciones establecidas en la Ley de Transporte y en el Reglamento sobre transporte nacional de viajeros contrarias a sus intereses comerciales (en particular, si la gestión de algunas rutas, sin ingresos procedentes del régimen de compensación, sería deficitaria).

El Órgano de Vigilancia no descarta que operadores comerciales (es decir, con beneficios) puedan acogerse a ayudas estatales en forma de compensación por obligaciones de servicio público, como sostenía la Asociación Noruega de Transporte. No obstante, para que esta ayuda estatal sea considerada compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE, deben cumplirse los requisitos establecidos en el Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo (en particular, deben determinarse los costes adicionales netos ocasionados por las obligaciones de servicio público específicas y calcularse en consonancia el importe de la compensación).

Según los «métodos comunes de compensación» establecidos en los artículos 10 a 13 del Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo, el importe de la compensación deberá determinarse basándose en los costes adicionales de las condiciones y obligaciones específicas, netos de beneficios. La aplicación de este método exigiría que las autoridades competentes compararan la situación en la que se realiza la obligación de servicio público con la situación (real o hipotética) en la que el operador en cuestión hubiera sido libre de determinar la operación del servicio según una gestión puramente comercial. La determinación del importe de la compensación requiere una evaluación caso por caso por parte de las autoridades competentes de los efectos sobre los costes y los ingresos de las obligaciones de servicio público en cuestión.

A este respecto, el Órgano de Vigilancia señala que el presente régimen de compensación no dispone dicha evaluación. Resulta difícil, por tanto, considerar que el régimen de compensación para operadores de autobuses exprés satisface los requisitos establecidos en el Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo.

Además, el Órgano de Vigilancia señala que la información presentada por el Gobierno noruego y por la Asociación Noruega de Transporte no establecen claramente los costes adicionales debidos a todas las presuntas obligaciones de servicio público ni tampoco establecen los costes adicionales para los transportistas individuales. A este respecto, el Órgano de Vigilancia señala que, para algunas obligaciones, (tales como la obligación incondicional de realizar el transporte) no se presentaron estimaciones de los costes adicionales. Además, algunas de las obligaciones mencionadas por el Gobierno noruego y por la Asociación Noruega de Transporte no supondrían, en opinión del Órgano de Vigilancia, costes adicionales en comparación con lo que los operadores afectados harían por su propio interés comercial (por ejemplo, el requisito de dar la publicidad adecuada a la información sobre las rutas). Otras condiciones también parecerían generar ingresos adicionales que deberían deducirse de los costes adicionales. Sin embargo, no se presentó información sobre posibles ingresos adicionales procedentes de las obligaciones mencionadas por la Asociación Noruega de Transporte.

Por consiguiente, el Órgano de Vigilancia opina que el Gobierno noruego no ha demostrado la existencia de costes adicionales con respecto a todas las presuntas obligaciones de servicio público y todos los operadores presuntamente sujetos a dichas obligaciones.

e) ***Compensación limitada a los costes adicionales netos ocasionados por las obligaciones de servicio público.***

El Gobierno noruego alegó que el régimen de compensación no podía dar lugar a una compensación excesiva para los operadores de autobuses exprés ya que el importe de la compensación siempre se mantendría por debajo de los costes ocasionados por el gravamen de autodiesel.

El que la compensación cubra sólo en parte los costes ocasionados por el gravamen de autodiesel es irrelevante a efectos de evaluar la compatibilidad del régimen de compensación con el Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo ya que los costes ocasionados por el gravamen de autodiesel incurridos por operadores de autobuses exprés pueden no ser iguales a los costes ocasionados por las presuntas obligaciones de servicio público.

Como ya se ha dicho, la información presentada consistía únicamente en estimaciones de algunas obligaciones y algunos operadores. Algunas obligaciones mencionadas por la Asociación Noruega de Transporte parecerían ser aplicables a todos los servicios regulares de viajeros (por ejemplo, la obligación incondicional de realizar el transporte, contratar un número suficiente de autobuses, anunciarse en el «Rutebok»), mientras que otras parecerían aplicarse únicamente a algunos operadores (uso de terminales específicas, uso de paradas específicas, obligación de equipar las paradas de autobuses con paneles de información, prioridad a determinados grupos de viajeros, uso de billetes y de máquinas expendedoras de billetes autorizados por las autoridades competentes).<sup>(58)</sup>

Por consiguiente, las condiciones en las que se prestan los servicios regulares de transporte y los operadores de autobuses afectados incurren en posibles costes adicionales (netos) puede variar sustancialmente de un operador a otro y de una ruta a otra. Por otra parte, el importe de la compensación se fija basándose en la elaboración de la ruta. El importe no varía dependiendo de que haya o no obligaciones específicas ni de los costes ligados a dichas obligaciones.

En consecuencia, el Gobierno noruego no ha demostrado que la ayuda estatal concedida en el régimen de compensación no conlleve una compensación excesiva de los presuntos costes de servicio público incurridos por los operadores afectados.

f) ***Conclusiones sobre la evaluación en virtud del Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo y observaciones finales***

Habida cuenta de todas estas circunstancias, el Órgano de Vigilancia concluye que las condiciones en las que los operadores de autobuses exprés prestan servicios regulares de transporte de viajeros no pueden, en abstracto, considerarse como obligaciones de servicio público impuestas a dichos operadores. Además, el Gobierno noruego tampoco ha demostrado que las presuntas obligaciones de servicio público ocasionaran costes adicionales (ni cuantificó tales costes) ni que la compensación concedida a operadores de autobuses exprés en virtud del régimen de compensación en cuestión se limitara a estos costes adicionales. Por consiguiente, el Órgano de Vigilancia no considera que se cumplan los requisitos establecidos en el Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo.

Suponiendo que el régimen de compensación pudiera evaluarse directamente según el artículo 49 del Acuerdo EEE<sup>(59)</sup>, el Órgano de Vigilancia considera que el régimen de compensación no podría declararse compatible con dicha disposición dado que el Gobierno noruego no ha demostrado que la compensación fuera necesaria y proporcional a la prestación de un servicio público.

<sup>(58)</sup> La diferencia en las condiciones en las que se prestan los servicios de transporte se desprende de la información facilitada por la Asociación Noruega de Transporte con respecto al coste de las obligaciones de servicio público y a las condiciones establecidas en licencias individuales.

<sup>(59)</sup> A este respecto, el Órgano de Vigilancia señala también que, de conformidad con las recientes Conclusiones del Abogado General Léger en la sentencia «Altmark Trans», no puede permitirse el recurso a las disposiciones básicas del Tratado CE en lo relativo al reembolso de las obligaciones de servicio público (véanse las Primeras conclusiones dictadas el 19 de marzo de 2002, apartados 114-117, pendientes de publicación).

El Órgano de Vigilancia desearía señalar que la conclusión anterior no significa que el transporte regular de viajeros prestado por autobuses exprés no pueda recibir compensación por los costes ocasionados por las obligaciones de servicio público que realmente se les imponen. Dependería de una evaluación individual realizada por las autoridades competentes de las circunstancias de las rutas en cuestión sobre si las obligaciones de servicio público se imponen o pueden imponerse, y en qué medida, al operador en cuestión, el determinar los costes adicionales ligados a dichas obligaciones y el conceder una compensación que cubra estos costes adicionales. Sin una evaluación individual de este tipo por parte de las autoridades nacionales competentes, el Órgano de Vigilancia no ve cómo podría considerarse compatible con las normas sobre ayudas estatales del EEE el régimen de compensación para operadores de autobuses exprés.

Por último, el Órgano de Vigilancia no tiene conocimiento de ninguna decisión de la Comisión Europea que haya aprobado un ayuda comparable a la ayuda concedida en virtud del presente régimen de compensación basada en el Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo. Por el contrario, una decisión reciente de la Comisión sobre subvenciones a los servicios de larga distancia en autocar en el Reino Unido muestra que la Comisión Europea, al evaluar la compatibilidad de los pagos compensatorios por obligaciones de servicio público en virtud del Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo, prestó mucha atención al riesgo de una posible compensación excesiva. La Comisión Europea consideró que el régimen de ayudas como tal, según el cual las ayudas se concedían basándose en el kilometraje efectuado sin que hubiera relación con los costes reales incurridos por las obligaciones de servicio público, no evitaba el peligro de una compensación excesiva. Sólo una vez que las autoridades británicas introdujeron mecanismos que garantizaran que ni a nivel general ni a nivel de cada operador beneficiario de los pagos compensatorios en virtud del régimen de ayudas podía producirse una compensación excesiva consideró la Comisión Europea el régimen de ayudas acorde con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo <sup>(60)</sup>.

## 2. LETRA C) DEL APARTADO 3 DEL ARTÍCULO 61 DEL ACUERDO EEE EN RELACIÓN CON LAS DIRECTRICES DE MEDIO AMBIENTE

El Órgano de Vigilancia ha examinado, sobre la base de la información complementaria facilitada por el Gobierno noruego, si el régimen de compensación puede beneficiarse de una exención de conformidad con la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE en relación con el capítulo 15 de las Directrices sobre las ayudas estatales del Órgano de Vigilancia relativas a la ayuda para la protección del medio ambiente.

Para empezar, hay que recordar que, con posterioridad a la decisión del Órgano de Vigilancia de incoar el procedimiento de investigación formal, fueron aprobadas nuevas Directrices de medio ambiente <sup>(61)</sup>.

De conformidad con el punto 73 del nuevo Capítulo 15 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia, las nuevas Directrices entrarán en vigor el día de su aprobación (es decir, el 23 de mayo de 2001). De conformidad con el punto 74 del nuevo Capítulo 15 de las Directrices del Órgano de Vigilancia para la protección del medio ambiente, dicho Órgano aplicará las Directrices de 1994 <sup>(62)</sup> en asuntos de ayuda no notificada cuando la ayuda haya sido concedida antes de la aprobación de las nuevas Directrices. Puesto que la ayuda ha sido concedida después de la aprobación de las nuevas Directrices, el Órgano de Vigilancia aplica las nuevas Directrices.

Como ya se ha declarado, el régimen de compensación constituye una ayuda nueva que no ha sido notificada al Órgano de Vigilancia por el Gobierno noruego. Por consiguiente, es un ayuda no notificada en el sentido del punto 74 de las nuevas Directrices de medio ambiente.

En consecuencia, el Órgano de Vigilancia evaluó el régimen de compensación para el período comprendido entre el 1 de enero de 1999 y el 22 de mayo de 2001 con arreglo a las Directrices de medio ambiente de 1994 y, a partir del 23 de mayo de 2001, con arreglo a las nuevas Directrices de medio ambiente.

<sup>(60)</sup> Ayuda estatal n° N 588/2002 — Reino Unido.

<sup>(61)</sup> Decisión del Órgano de Vigilancia de 23 de mayo de 2001, Doc. n° 152/01/COL, publicada en el DO L 237 de 6.9.2001, p. 16.

<sup>(62)</sup> Publicadas en el DO L 231 de 3.9.1994.

a) *Evaluación del régimen de compensación en virtud de las Directrices sobre medio ambiente de 1994*

De conformidad con el punto 15.4.3 de las Directrices de 1994 sobre medio ambiente, las ayudas de funcionamiento podrán aprobarse en lo que se refiere al tratamiento de residuos y las reducciones de los impuestos ecológicos. La aplicación de las condiciones fijadas en las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia implica que, en principio, la compensación deberá limitarse a los costes de producción adicionales y que la ayuda deberá ser temporal y, en principio, decreciente, para propiciar una mayor reducción de la contaminación o la introducción de una utilización más racional de los recursos. Esta reducción temporal de nuevos impuestos ecológicos podrá autorizarse siempre que sea necesario para compensar una pérdida de competitividad, especialmente a escala internacional. También deberá tenerse en cuenta la contribución de estas empresas a las medidas para reducir la contaminación.

(1) *Compensación limitada a los costes de producción adicionales*

Durante el procedimiento de investigación formal, el Gobierno noruego facilitó cifras sobre los importes globales empleados en el régimen de compensación en comparación con los ingresos procedentes del gravamen de autodiesel. Dichas cifras, que fueron actualizadas basándose en las recientes propuestas presupuestarias del Gobierno noruego, figuran en el siguiente cuadro.

Cuadro 3:

|                                                                               | 1998 | 1999          | 2000          | 2001          | 2002          |
|-------------------------------------------------------------------------------|------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Pagos compensatorios (revisados)                                              | n.p. | 64,0 millones | 71,7 millones | 40,8 millones | 29,0 millones |
| Ingresos procedentes del gravamen de autodiesel (IVA incluido) <sup>(1)</sup> | n.p. | 64,0 millones | 66,0 millones | 53,0 millones | 51,0 millones |

<sup>(1)</sup> Estas cifras no representan el importe real de los ingresos procedentes de la recaudación del gravamen de autodiesel de los operadores de autobuses «no subvencionados» sino que se han calculado basándose en el consumo de los vehículos más eficientes.

El Gobierno noruego declaró que los ingresos procedentes del gravamen de autodiesel superaron los importes empleados en el régimen de compensación. Por consiguiente, el nivel general de compensación, según el Gobierno noruego, fue siempre inferior al 100 %.

A este respecto, las autoridades noruegas alegaron que los ingresos procedentes del gravamen de autodiesel en realidad serían superiores al importe que figura en el cuadro anterior. Según las autoridades noruegas, el importe de ingresos comunicado al Órgano de Vigilancia no se basaba en el gravamen de autodiesel realmente recaudado de operadores de autobuses «no subvencionados» sino que se calculó basándose en el supuesto de que los operadores de autobuses afectados utilizaran los vehículos de mayor eficiencia energética (con un consumo de 0,315 litros por km.). Según las autoridades noruegas, no todos los operadores de autobuses disponían de estos vehículos. Si los operadores hubieran tenido, en realidad, un consumo de autodiesel superior al supuesto a efectos del cálculo de los ingresos, la cifra de ingresos procedentes del gravamen de autodiesel podría ser superior. En ese caso, el nivel de compensación y, por consiguiente, la intensidad de la ayuda, sería, en realidad, inferior al calculado basándose en las cifras presentadas por las autoridades noruegas.

No obstante, al carecer de información comprobable sobre el importe exacto de los ingresos procedentes de la recaudación del gravamen de autodiesel de los operadores de autobuses exprés beneficiarios del régimen de compensación, el Órgano de Vigilancia sólo puede basarse en las cifras facilitadas por el Gobierno noruego que figuran en el cuadro. Según dichas cifras, el nivel de compensación equivaldría al 100 % en 1999, aproximadamente al 109 % en 2000 y al 77 % en 2001. Por consiguiente, el nivel de compensación determinado basándose en las cifras anteriores equivaldría a un promedio del 95,3 % durante el período 1999-2001.

El Órgano de Vigilancia lamenta que las cifras facilitadas por el Gobierno noruego no le permitan establecer el nivel exacto de la compensación. A pesar de estas inexactitudes, el Órgano de Vigilancia puede concluir, no obstante, que el importe de la compensación concedida en virtud de este régimen se limitaba, como media, a los costes adicionales (es decir, los costes ocasionados por el gravamen de autodiesel, incluido el IVA <sup>(63)</sup>). Además, el Órgano de Vigilancia toma nota de la garantía dada por el Gobierno noruego de que no se pagaría ninguna cantidad asignada en virtud del régimen que superara el importe necesario para compensar por el consumo basado en los vehículos de mayor eficiencia energética. El Órgano de Vigilancia también toma nota de la declaración del Gobierno noruego de que no se compensarían totalmente los gastos relacionados con los trayectos de asistencia y de posición.

(2) *Reducción temporal y decreciente de nuevos impuestos ecológicos para propiciar una mayor reducción de la contaminación o la introducción de una utilización más racional de los recursos.*

El Órgano de Vigilancia observa que, el régimen de compensación como tal, no tiene limitación temporal. La continuación del régimen de compensación depende de las propuestas presupuestarias anuales del Gobierno noruego y de las decisiones presupuestarias anuales aprobadas por el Parlamento noruego. No obstante, la parte del régimen de compensación que debe evaluarse en virtud de las Directrices de medio ambiente de 1994 tiene limitación temporal: del 1 de enero de 1999 hasta el 22 de mayo de 2001 o, aproximadamente, 2 años y medio. <sup>(64)</sup>

Basándose en las cifras presentadas por el Gobierno noruego, el Órgano de Vigilancia observa que las cantidades asignadas al régimen de compensación fueron disminuyendo desde 1999 a 2001 (de NOK 64 millones en 1999 a NOK 40,8 millones en 2001). Basándose en las cifras presentadas por el Gobierno noruego <sup>(65)</sup>, el nivel de compensación durante el periodo 1999-2001 se fue reduciendo del 100 % en 1999 al 77 % en 2001. Si se toma en cuenta el nivel de compensación resultante de la aplicación del régimen de compensación en 2002 (es decir, 56,9 %), se observa cierta tendencia general a la baja. A este respecto, habría que señalar, no obstante, que la Comisión Europea en su práctica no ha exigido el estricto cumplimiento del principio de reducción gradual <sup>(66)</sup>.

Por otra parte, el nivel de compensación a lo largo del mismo periodo fue muy elevado. Basándose en las cifras presentadas por el Gobierno noruego, el nivel medio de compensación ascendió al 95,3 % <sup>(67)</sup>. Como ya se ha señalado, este porcentaje no refleja necesariamente el nivel real de compensación, dado que estas cifras son estimaciones basadas en el consumo supuesto de autodiesel de únicamente los vehículos de mayor eficiencia energética.

Hay que recordar que sólo si los operadores tuvieran una flota compuesta enteramente de lo que se considera vehículos de mayor eficiencia energética la compensación concedida cubriría una gran proporción de sus costes debidos al gravamen de autodiesel. Comparada con la situación anterior a 1999, cuando los operadores de autobuses estaban totalmente exentos del gravamen de autodiesel, es razonable suponer que los operadores parecen tener un incentivo para reducir al mínimo los costes adicionales y, por consiguiente, sustituir la flota existente por vehículos nuevos energéticamente eficientes. El Órgano de Vigilancia lamenta que el Gobierno noruego no facilitara información sobre el comportamiento de los operadores subvencionables tras la supresión de la exención fiscal y la introducción del régimen de compensación y, en particular, sobre si estos operadores invirtieron en vehículos menos contaminantes. No obstante, el Órgano de Vigilancia es consciente de que, en virtud de las Directrices de medio ambiente de 1994, la ayuda permisible no estaba sujeta a un límite máximo. La práctica de la Comisión en virtud de las Directrices de medio ambiente de 1994 muestra que se consideraba que se cumplían las condiciones sobre el efecto incentivador de la medida fiscal en cuestión siempre que la reducción fiscal no compensara totalmente el impuesto. En tales circunstancias, la Comisión Europea consideró que el impuesto en sí daba a los beneficiarios un incentivo para contaminar menos <sup>(68)</sup>.

<sup>(63)</sup> Los costes adicionales ocasionados por la supresión de la exención del gravamen de autodiesel son tanto el gravamen de autodiesel como el IVA sobre el mismo. Hay que resaltar que los costes adicionales no incluyen, no obstante, los costes debidos al IVA sobre el precio del autodiesel como tal.

<sup>(64)</sup> Véase la Ayuda estatal NN 75/2002 — Finlandia, en la que la Comisión consideró que se cumplía el requisito de la naturaleza temporal de la ayuda dado que la duración del régimen que debía evaluarse en virtud de las Directrices de medio ambiente de 1994 se limitaba a aproximadamente 4 años; véanse también las Ayudas estatales n° NN 3/A/2001 y NN 4/A/2001 — Suecia, en las que la Comisión Europea consideró que «..... la cuestión de si la ayuda era temporal resulta irrelevante.»

<sup>(65)</sup> Por lo que se refiere al cálculo del nivel de compensación, véase la explicación en la página 33.

<sup>(66)</sup> Véase la decisión de la Comisión mencionada en la nota a pie de página 69.

<sup>(67)</sup> Por lo que se refiere al cálculo del nivel de compensación, véase la explicación en la página 33.

<sup>(68)</sup> Véanse, por ejemplo, las Ayudas estatales n° NN 3/A/2001 y NN 4/2001 — Suecia «Prolongación del régimen fiscal CO<sub>2</sub>», el régimen se evaluó parcialmente en virtud de las Directrices de medio ambiente de 1994 y parcialmente en virtud de las nuevas Directrices de medio ambiente; Ayuda estatal n° N 575/A/1999 — Alemania «Continuación de la reforma fiscal ecológica».

(3) *Necesidad de compensar una pérdida de competitividad*

Con arreglo a las Directrices, podrá autorizarse la reducción temporal de impuestos ecológicos, siempre que sea necesario para compensar una pérdida de competitividad, especialmente a escala internacional.

La supresión de la exención del gravamen de autodiesel para operadores de autobuses produjo una carga adicional para las empresas que prestan servicios regulares de transporte de viajeros. Las autoridades noruegas estimaron un incremento del coste del orden del 8 % de los costes globales de la empresa por km. Los servicios prestados por operadores de autobuses exprés compiten por viajeros que, en otras condiciones, utilizarían vehículos privados. El transporte público es menos perjudicial para el medio ambiente que la utilización de vehículos privados. Basándose en estudios de los costes externos del transporte en Europa (estudios que incluyen a Noruega), el promedio de costes externos debidos al uso del coche (incluidos actores externos como la contaminación atmosférica, el cambio climático y los accidentes) es más del doble de los costes externos causados por la utilización de autobuses.<sup>(69)</sup> Actualmente, no existe un sistema global que garantice la plena internalización de estos costes externos en los diversos modos de transporte y, por tanto, que se reflejen en precios de mercado. Según el Gobierno noruego, los costes relacionados con la utilización de vehículos privados actualmente no reflejan los costes externos causados por este medio de transporte. La compensación concedida a operadores dedicados al transporte regular de viajeros podría interpretarse, por tanto, como una compensación por costes externos no pagados causados por la utilización de coches particulares. Una medida de este tipo es la mejor solución, a falta de un sistema global que internalizará los costes externos ocasionados por el sistema de transporte. Dadas las peculiaridades del mercado de prestación de servicios regulares de transporte de viajeros, el Órgano de Vigilancia considera justificado adoptar medidas para salvaguardar la posición competitiva del transporte regular de viajeros frente al uso del coche privado como un medio de transporte alternativo.

(4) *Régimen de compensación que no sea contrario al interés común*

Por último, el Órgano de Vigilancia señala el hecho de que la ayuda al transporte de viajeros local y regional es de interés común para las Partes Contratantes. En su Comunicación de 10 de julio de 1998 titulada «Desarrollar la red de ciudadanos», la Comisión Europea consideró que «el buen funcionamiento de un sistema europeo de transporte necesita de un buen transporte de viajeros sostenible. Esto contribuye al desarrollo económico y al empleo y reduce la congestión. Ayuda a mantener limpio el medio ambiente al utilizar menos energía, producir menos ruido y contaminar menos. Reduce la exclusión social porque permite a la gente desplazarse al trabajo, la escuela, los comercios, los servicios médicos y las actividades recreativas sin recurrir al coche y reconoce que las mujeres, los jóvenes, los ancianos, los desempleados y los discapacitados dependen especialmente del transporte público.»

Basándose en estas consideraciones, la Comisión Europea aprobó, *inter alia*, una reducción fiscal para empresas de transporte local de viajeros en Alemania.<sup>(70)</sup> Como en el presente asunto, el impuesto sobre los hidrocarburos en Alemania se concedió únicamente a aquellos operadores que prestaban servicios regulares/programados de transporte de viajeros y excluía los servicios discrecionales de transporte.

El denunciante alegaba que el régimen de compensación distorsionaría la competencia entre empresas que prestan servicios regulares de transporte de viajeros y las de servicios discrecionales. A este respecto, se refirió en especial a algunas rutas en las que ambos operadores, los de transporte regular de viajeros y los de servicios discrecionales, estarían en competencia directa.

Como ya se ha explicado, el Órgano de Vigilancia comparte esta opinión. No obstante, los efectos distorsionadores del régimen de compensación, según el Órgano de Vigilancia, no sobrepasan lo que es necesario para lograr los objetivos perseguidos con este régimen.

<sup>(69)</sup> Las cifras se basan en un estudio realizado por INFRAS y IWW en 2000; se citan en el reciente Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad.

<sup>(70)</sup> Ayuda estatal N 575/A/99 — Alemania «Continuación de la reforma fiscal ecológica» y Ayuda estatal N 449/2001 — Alemania «Prolongación de la reforma fiscal ecológica después del 31 de marzo de 2002», en la dirección Internet:  
[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/industrie/n575a-99.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n575a-99.pdf).

A este respecto, el Órgano de Vigilancia señala que los operadores que pueden acogerse a ayudas en virtud del régimen de compensación prestan servicios regulares de transporte de viajeros con arreglo a una licencia expedida por las autoridades locales. Al expedir la licencia, se tiene en cuenta el interés general por lo que se refiere a una oferta adecuada de servicios de transporte. Puede, por tanto, considerarse que los autobuses exprés forman parte integrante del sistema de transporte colectivo en Noruega. Estos autobuses son, a menudo, el único medio de transporte colectivo así como la única alternativa a la utilización del coche particular. Estas circunstancias justifican la ayuda pública a los autobuses exprés en la prestación de servicios regulares de transporte de viajeros.

El hecho de que, en algunas rutas, la prestación de servicios discrecionales de transporte compita con los servicios regulares no afecta a la evaluación global. La liberalización del mercado de servicios discrecionales de transporte puede hacer que a veces coincida la oferta de transporte de los operadores de servicios regulares y discrecionales. Esto, sin embargo, no cuestiona la necesidad de una compensación para los operadores de autobuses exprés respecto de la utilización del vehículo privado como medio de transporte predominante.

Por lo que se refiere a la distorsión de la competencia entre servicios regulares y discrecionales, el Órgano de Vigilancia remite también a la garantía dada por las autoridades noruegas de que la compensación sólo se concede al transporte regular de viajeros. Consiguientemente, los operadores de autobuses exprés que prestan servicios discrecionales de transporte no tienen derecho a pagos compensatorios en virtud de este régimen. Por lo que respecta a los efectos distorsionadores ocasionados por operadores de autobuses exprés al reprogramar sus rutas para llevar viajeros a lugares turísticos, el Órgano de Vigilancia considera que reprogramar rutas para acomodarse a los cambios de la demanda no cuestiona la calificación del servicio como «servicio regular» en el sentido del apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 12/98 del Consejo.<sup>(71)</sup> Además, según las autoridades noruegas, los cambios respecto del programa inicial sólo se han aprobado como parte de las obligaciones de servicio público especificadas en la licencia del operador en cuestión. Por consiguiente, estos servicios de transporte seguirán formando parte de los servicios regulares de transporte de viajeros prestados por el operador en cuestión. El hecho de que el destino de algunas de las rutas pueda ser un lugar turístico no transforma el carácter del servicio de transporte regular en discrecional. Además, los presuntos efectos distorsionadores debidos al «trayecto de asistencia» y al «trayecto de posición» utilizados por los operadores de autobuses exprés para ofrecer servicios turísticos a grupos de viajeros, no parecerían deberse a la aplicación del régimen de compensación como tal. Si tales servicios, tal como menciona el denunciante, hubieran de clasificarse como «servicios discrecionales» en el sentido del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento nº (CE) 12/98 del Consejo, no podrían acogerse a una compensación.

Habida cuenta de todo lo anterior, el Órgano de Vigilancia considera que los efectos distorsionadores producidos por el régimen de compensación se limitan a lo que es necesario para garantizar el objetivo perseguido, es decir, mantener la situación competitiva del transporte regular de viajeros frente al coche privado.

#### **b) Evaluación en virtud de las nuevas Directrices de medio ambiente**

Las nuevas Directrices de medio ambiente establecen normas específicas aplicables a todas las ayudas de funcionamiento en forma de reducciones o exenciones fiscales. De conformidad con el punto 42 «Cuando los países de la AELC establecen impuestos para gravar ciertas actividades por motivos de protección del medio ambiente, pueden considerar necesario prever excepciones temporales para determinadas empresas, en particular, debido a la ausencia de armonización a nivel europeo o a los riesgos temporales de pérdida de competitividad internacional de determinadas empresas.....Para determinar si las medidas de ayuda estatal pueden acogerse a las excepciones a la prohibición general de las ayudas estatales prevista en el apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE, hay que comprobar, entre otras cosas, si el impuesto en cuestión corresponde a un impuesto aplicado en la Comunidad Europea en virtud de una decisión comunitaria. Este aspecto es esencial para determinar si el sujeto pasivo del impuesto pierde competitividad a escala internacional.»

<sup>(71)</sup> El apartado 1 del artículo 2 dispone: «El carácter regular del servicio no se verá afectado por el hecho de que se produzca una adaptación de las condiciones de explotación del servicio.»

(1) *Excepción de diez años de los nuevos impuestos medioambientales correspondientes a un impuesto comunitario armonizado*

Según el punto 46.1. (b) de las Directrices de medio ambiente, las excepciones de los nuevos impuestos medioambientales pueden estar justificadas para un periodo de diez años sin reducción gradual si el impuesto correspondiente a un impuesto comunitario armonizado excede lo previsto por la legislación comunitaria, siempre que el importe pagado realmente por las empresas tras la reducción siga siendo superior al mínimo comunitario, con el fin de incitar a las empresas a actuar en pos de la mejora de la protección del medio ambiente.

En este contexto, el Órgano de Vigilancia evaluó si los tipos del impuesto de autodiesel fijados por la legislación noruega superaban los tipos aplicables en la Comunidad Europea.

De conformidad con el apartado 1 del artículo 5 de la Directiva 92/82/CEE, el tipo mínimo para el diesel (gasóleo usado como carburante) está fijado en 245 ecus por 1 000 litros (o 0,245 euros por litro). Expresado en NOK, el tipo mínimo para los hidrocarburos era de 2,037 NOK por litro en 2001 <sup>(72)</sup> y de 1,96 NOK por litro en 2002 <sup>(73)</sup>.

Los tipos aplicables para el gravamen de autodiesel en Noruega ascendían a NOK 3,44 por litro en 2001 (tipo impositivo medio ponderado aplicable durante el periodo que abarcan las nuevas Directrices de medio ambiente) y a NOK 3,43 por litro en 2002. Estos tipos son superiores a los tipos aplicables en la Comunidad Europea.

Además, el Órgano de Vigilancia evaluó si los operadores de autobuses sujetos al gravamen de autodiesel que se beneficiaban del régimen de compensación en cuestión seguirían pagando más del tipo mínimo para el diesel establecido en la Directiva CE de hidrocarburos.

Basándose en los tipos aplicables para el gravamen de autodiesel (IVA incluido) para los años 2001 y 2002 y en el nivel de compensación (intensidad de la ayuda) que figura en el cuadro anterior <sup>(74)</sup>, el Órgano de Vigilancia calculó el tipo del gravamen de autodiesel realmente pagado por los operadores beneficiarios del régimen de compensación. Este cálculo ofrece la siguiente imagen: en 2001, el tipo impositivo realmente pagado por los operadores de autobuses se calculó que era del 0,79 NOK por litro <sup>(75)</sup>. Es inferior al tipo mínimo comunitario aplicable para los hidrocarburos, que ascendía a 2,037 NOK por litro. En 2002, el tipo impositivo realmente pagado por los operadores de autobuses se calculó que era del 1,47 NOK por litro <sup>(76)</sup>. Es inferior al tipo mínimo comunitario aplicable para los hidrocarburos, que ascendía a 1,96 NOK por litro.

Aun cuando el nivel real de compensación pueda ser inferior de lo que indican las cifras facilitadas por el Gobierno noruego, dada la falta de información precisa al respecto, el Órgano de Vigilancia no puede averiguar si los importes realmente pagados por operadores de autobuses exprés están por encima del mínimo comunitario.

Por consiguiente, el Órgano de Vigilancia no considera que esté justificada una excepción de diez años en el presente asunto.

<sup>(72)</sup> Este cálculo se basa en el tipo de conversión de 8,3145 NOK = 1 euro, fijado por el Órgano de Vigilancia para 2001.

<sup>(73)</sup> Este cálculo se basa en el tipo de conversión de 8,0105 NOK = 1 euro, fijado por el Órgano de Vigilancia para 2002. Véase la página Internet del Órgano de Vigilancia: <http://www.efasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/dbaFile791.html>.

<sup>(74)</sup> Por lo que se refiere al cálculo del nivel de compensación, véase la explicación en la página 33.

<sup>(75)</sup> Resulta de un nivel de compensación del 77 % (es decir, el impuesto realmente pagado es del 23 % del tipo impositivo aplicable). El tipo impositivo aplicable se fijó desde el 1 de enero de 2001 hasta el 30 de junio de 2001 en NOK 3,77 por litro y a partir del 1 de julio de 2001 en NOK 3,37 por litro. El tipo impositivo medio ponderado para el periodo regulado por las nuevas Directrices de medio ambiente ascendía, por tanto, a aproximadamente NOK 3,44 por litro.

<sup>(76)</sup> Resulta de un nivel de compensación del 57 % (es decir, el impuesto realmente pagado es del 43 % del tipo impositivo aplicable). Para 2002, el tipo se fijó en NOK 3,43 por litro.

(2) *Excepción de cinco años de los nuevos impuestos medioambientales correspondientes a un impuesto comunitario*

Según el segundo párrafo del punto 48 de las Directrices de medio ambiente «..... el Estado miembro conserva, empero, la posibilidad de conceder ayudas de funcionamiento según las condiciones previstas en los puntos 40 y 41. Si el impuesto corresponde a un impuesto objeto de armonización comunitaria, la correspondiente disposición comunitaria de armonización fiscal deberá autorizar de manera expresa la inaplicación del mínimo comunitario».

a) *Carácter temporal e intensidad de la ayuda*

Con arreglo al punto 40 de las Directrices «Para todas estas ayudas de funcionamiento, la duración máxima será de cinco años en caso de ayuda decreciente y su intensidad podrá ser del 100 % de los costes adicionales el primer año, pero deberá reducirse de manera lineal hasta alcanzar el tipo cero al final del quinto año.» El punto 41 de las Directrices prosigue: «en el caso de las ayudas no decrecientes, la duración de la ayuda se limitará a cinco años y su intensidad al 50 % de los costes adicionales.»

Por lo que se refiere al requisito de que la ayuda debe ser temporal, el Órgano de Vigilancia observa que, como ya se ha señalado, el régimen de compensación, como tal, no tiene una duración limitada. El Órgano de Vigilancia señala también que el Parlamento noruego decidió continuar con el régimen de compensación para 2003, asignando a este fin la cantidad de NOK 30 millones.

En cuanto a la intensidad de la ayuda permisible, el Órgano de Vigilancia observa que en el régimen de compensación como tal no está estipulado que la intensidad de la ayuda se reduzca de manera lineal desde el 100 % en el primer año hasta alcanzar el tipo cero al final del quinto año. Por consiguiente, la ayuda no es decreciente en el sentido del punto 40 de las Directrices. La ayuda no decreciente está permitida siempre que su duración se limite a cinco años y su intensidad no supere el 50 % de los costes adicionales. Basándose en las cifras anteriores, el nivel de compensación (intensidad de la ayuda) en los años 2001 y 2002 fue del 77 % y el 57 % más respectivamente (durante el período de dos años, el promedio de intensidad de la ayuda fue del 67 %) <sup>(77)</sup>.

Además, el régimen de compensación no contiene disposiciones que garanticen que el nivel medio de compensación del período de cinco años estaría limitado al 50 % de los costes adicionales ocasionados por el gravamen de autodiesel.

b) *Excepción del mínimo comunitario*

El punto 44 (b) de las Directrices estipula que una exención que beneficie a empresas que paguen menos del mínimo comunitario será considerada incompatible con el artículo 61 del Acuerdo EEE «si la Directiva en cuestión no autoriza tal excepción dentro de la Comunidad Europea.....». Si tal excepción hubiera sido autorizada «el Órgano de Vigilancia puede declararla compatible con el artículo 61 siempre y cuando sea necesaria y no desproporcionada en relación con los objetivos EEE que se persiguen. El Órgano de Vigilancia otorgará especial importancia a la estricta limitación temporal de esta excepción.»

Basándose en las cifras presentadas por el Gobierno noruego, los operadores beneficiarios del régimen de compensación parece que pagarían menos del mínimo comunitario.

Aun cuando la compensación se limitara al 50 % de los costes ocasionados por el gravamen de autodiesel, como estipula el punto 41 de las Directrices de medio ambiente, el gravamen de autodiesel realmente pagado por los operadores de autobuses subvencionables estaría por debajo del tipo mínimo armonizado: en 2001, el importe que debían pagar los operadores habría ascendido a NOK 1,71 por litro mientras que el tipo armonizado era de NOK 2,037 por litro; en 2002, el importe que debían pagar los operadores habría sido de NOK 1,72 por litro, mientras que el tipo armonizado era de NOK 1,96 por litro.

Habida cuenta de que el Gobierno noruego no presentó información que permitiera al Órgano de Vigilancia determinar el nivel exacto de compensación, éste supone que, basándose en las anteriores consideraciones, el importe del gravamen de autodiesel realmente pagado por los operadores subvencionables en el régimen de compensación era inferior al tipo armonizado para los hidrocarburos establecido en la Directiva sobre hidrocarburos.

<sup>(77)</sup> Por lo que se refiere al cálculo del nivel de compensación, véase la explicación en la página 33.

Por consiguiente, y de conformidad con el punto 44 de las Directrices de medio ambiente, el Órgano de Vigilancia debe evaluar si la reducción del gravamen de autodiesel podría haber sido autorizada en la CE.

La letra c) del apartado 2 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE permite a los Estados miembros de la CE aplicar exenciones o reducciones totales o parciales al tipo de impuesto especial sobre los hidrocarburos utilizados para el transporte de viajeros. El 12 de marzo de 2001, el Consejo CE aprobó una decisión por la que autorizaban a varios Estados miembros de la Comunidad exenciones del impuesto especial aplicable a los hidrocarburos, especialmente a los vehículos utilizados en los transportes públicos locales de viajeros <sup>(78)</sup>.

El régimen de compensación en cuestión no se limita a los servicio de transportes locales sino que abarca los servicios de transporte regionales e interregionales.

En cuanto a si podría haber sido autorizada en la Comunidad Europea una reducción del gravamen de autodiesel, el Órgano de Vigilancia señala que en, en principio, el apartado 2 del artículo 8 de la Directiva sobre hidrocarburos no limita la posibilidad de las exenciones al transporte local de viajeros. Por tanto, una exención para el transporte de viajeros regional e interregional no parecería estar excluida.

Además, el Órgano de Vigilancia considera que la justificación de un régimen de compensación para el transporte regular de viajeros no sólo es válida para el transporte local. La información en poder del Órgano de Vigilancia no muestra que la situación competitiva de los operadores de autobuses exprés como parte del sistema de transporte colectivo frente al coche privado sea significativamente mejor en las rutas regionales o interregionales que en las locales. El Órgano de Vigilancia también tomó en cuenta las especiales circunstancias geográficas de Noruega y el hecho de que, debido a su limitada red de ferrocarril, los servicios regulares de autobuses son a menudo el único medio de transporte colectivo y la única alternativa a la utilización del coche particular.

De conformidad con el punto 44 (b) de las Directrices de medio ambiente, el Órgano de Vigilancia debe examinar más a fondo si la reducción fiscal en cuestión es necesaria y no desproporcionada en relación con los objetivos EEE que se persiguen, y su limitación temporal estricta. Además, el punto 45 de las Directrices dispone que «.....estas medidas fiscales habrán de contribuir significativamente a la protección del medio ambiente. Deberá comprobarse que las excepciones y exenciones no sean, por sus características, contrarias a los objetivos perseguidos».

Dado que los operadores que se benefician del régimen de compensación anteriormente estaban totalmente exentos del gravamen de autodiesel, la supresión de esta exención fiscal junto con la reducción parcial de estos costes adicionales incrementa los costes de los operadores de transporte, incentivándolos, por tanto, a reducir la contaminación, *inter alia*, invirtiendo en vehículos de mayor eficiencia energética. Además, el régimen de compensación pretende mantener la situación competitiva del transporte regular de viajeros frente a los vehículos privados que causan más costes externos que los medios de transporte colectivo. Habida cuenta de lo anterior, la supresión de la exención del gravamen de autodiesel, junto con el régimen de compensación, contribuye al logro de objetivos medioambientales. Como ya se ha señalado, los efectos distorsionadores del régimen de compensación, en particular por lo que se refiere a la prestación de servicios discrecionales de transporte, se considera que se limitan a lo necesario para lograr los objetivos perseguidos.

No obstante, como ya se ha explicado, el régimen de compensación no tiene una duración limitada ni ofrece las garantías necesarias de que la ayuda estatal concedida con arreglo al mismo se limite al 50 % de los costes de producción adicionales. Como ya se ha dicho, la información facilitada por las autoridades noruegas no muestra que se haya respetado el límite máximo del 50 % en la aplicación del régimen de compensación en 2001 y 2002.

<sup>(78)</sup> Véase la nota a pie de página 37.

Por tanto, para garantizar el cumplimiento de las Directrices de medio ambiente, el Órgano de Vigilancia considera necesario solicitar al Gobierno noruego que limite la duración del régimen de compensación a cinco años a partir de la aplicación de las nuevas Directrices de medio ambiente. Esto significa que la duración del régimen de compensación será hasta el 22 de mayo de 2006 como máximo.

Además, el Órgano de Vigilancia pide al Gobierno noruego que garantice que cualquier compensación concedida en virtud del régimen de compensación para operadores de autobuses exprés se limitará al 50 % de los costes adicionales ocasionados por el gravamen de autodiesel. Toda cantidad concedida a los operadores de autobuses exprés que supere este límite deberá considerarse incompatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE y deberá ser devuelta por el beneficiario.

**c) Conclusiones en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE en relación con las Directrices de medio ambiente**

El régimen de compensación para operadores de autobuses exprés aplicable durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 1999 y el 22 de mayo de 2001 cumple las condiciones establecidas en las Directrices de medio ambiente de 1994. Toda ayuda concedida en virtud del régimen de compensación durante dicho periodo podrá ser considerada compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE.

El régimen de compensación para operadores de autobuses exprés aplicable a partir del 23 de mayo de 2001 puede ser considerado compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE siempre que tenga una duración limitada, es decir, cinco años a partir de la entrada en vigor de las nuevas Directrices de medio ambiente y de que la compensación concedida a los autobuses exprés se limite al 50 % de los costes adicionales ocasionados por el gravamen de autodiesel en relación con la prestación de servicios regulares de transporte de viajeros. No podrá concederse compensación por los costes ocasionados por el gravamen de autodiesel en relación con otros servicios de transporte (prestación de servicios discrecionales de transporte en el sentido del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento 12/98 o transporte de mercancías).

Toda cantidad concedida en virtud del régimen de compensación a partir del 23 de mayo de 2001 que supere este límite se considera incompatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE y deberá ser devuelta por el beneficiario. Por lo que se refiere a la futura aplicación del régimen de compensación, el Gobierno noruego necesita adoptar medidas que garanticen que la compensación concedida en virtud del régimen no superará el 50 % de los costes adicionales ocasionados por el gravamen de autodiesel.

### 3. CONCLUSIONES

El régimen de compensación para operadores de autobuses exprés (basado en la partida 71 del Capítulo 1330 del Presupuesto del Estado) se considera «nueva ayuda» en el sentido del apartado 3 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción. El régimen entró en vigor sin la autorización del Órgano de Vigilancia y, por lo tanto, debe considerarse «ilegal por motivos de procedimiento», con arreglo al Capítulo 6 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia.

El Órgano de Vigilancia no cuestiona la financiación pública del transporte regular de viajeros en general. No obstante, toda financiación de este tipo ha de ser conforme con las normas aplicables sobre ayudas estatales del EEE.

En opinión del Órgano de Vigilancia, el Gobierno noruego no ha demostrado que el régimen de compensación para operadores de autobuses exprés cumpla los requisitos establecidos en el Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo. Como ha señalado el Órgano de Vigilancia, esta conclusión no descarta que operadores de autobuses exprés que realizan transporte regular de viajeros puedan ser compensados por los costes inherentes a las obligaciones de servicio público que se les imponen. Cualquier compensación de este tipo ha de realizarse de acuerdo con las normas establecidas en el Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo.

Por otra parte, el Órgano de Vigilancia considera que la supresión de la exención del gravamen de auto-diesel para los autobuses junto con el régimen de compensación para el transporte regular de viajeros puede considerarse que persigue objetivos medioambientales. Los operadores de autobuses exprés que realizan transporte regular de viajeros forman parte del sistema de transporte colectivo de Noruega. El transporte colectivo ocasiona menos costes externos que la utilización de vehículos privados. A falta de un sistema global que internalice los costes externos en todos los modos de transporte, la compensación para el transporte colectivo puede considerarse justificada para mantener la competitividad frente a los vehículos privados.

Puesto que el periodo cubierto por el régimen de compensación empieza el 1 de enero de 1999, el Órgano de Vigilancia debía evaluar el régimen de compensación con arreglo a las Directrices de medio ambiente de 1994 y a las nuevas Directrices de medio ambiente. Aunque el régimen de compensación puede considerarse compatible con las Directrices de medio ambiente de 1994, la continuación del régimen de compensación a partir del 23 de mayo de 2002 puede considerarse compatible sólo si se limita su duración y el importe de la compensación concedida a operadores de autobuses exprés se limita al 50 % de los costes adicionales ocasionados por el gravamen de autodiesel.

La limitación temporal significa que la aplicación del régimen de compensación debe durar hasta el 23 de mayo de 2006 como máximo. Deberá informarse a los operadores de la duración limitada del régimen de compensación.

La limitación de la compensación al 50 % de los costes adicionales exige que el Gobierno noruego limite cualquier futura compensación al 50 % de los costes adicionales ocasionados por el gravamen de autodiesel y que examine si los pagos realizados a operadores de autobuses exprés individuales en virtud del régimen desde el 23 de mayo de 2001 han respetado el límite máximo del 50 %. Toda compensación que supere este límite no puede considerarse compatible con la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE en relación con las Directrices de medio ambiente. En los pagos que ya se hayan realizado y el importe de la compensación concedida supere el límite permitido del 50 %, la cantidad en exceso deberá ser devuelta por el beneficiario de la ayuda con sus intereses.

Toda cantidad que supere este límite deberá ser devuelta por los operadores de autobuses exprés según las modalidades previstas por el Derecho nacional, siempre que éstas no hagan que sea prácticamente imposible la recuperación exigida por el Derecho EEE y se apliquen de manera no discriminatoria en relación con los procedimientos que tienen por objeto resolver litigios del mismo tipo, pero puramente nacionales <sup>(79)</sup>.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

1. El régimen de compensación para operadores de autobuses exprés (partida 71 del Capítulo 1330 del Presupuesto del Estado) constituye una ayuda estatal nueva en el sentido del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE. El régimen de compensación ha sido ejecutado contraviniendo las obligaciones del Gobierno noruego en virtud del apartado 3 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción y, por lo tanto, constituye «ayuda ilegal por motivos de procedimiento», de conformidad con el Capítulo 6 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia.
2. El régimen de compensación para operadores de autobuses exprés aplicado desde el 1 de enero de 1999 hasta el 22 de mayo de 2001 es compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE y, en particular, con la letra c) del apartado 3 de su artículo 61, en relación con el Capítulo 15 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia aprobadas en 1994.
3. El régimen de compensación para operadores de autobuses exprés aplicado desde el 23 de mayo de 2001 es compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE y, en particular, con la letra c) del apartado 3 de su artículo 61, en relación con el Capítulo 15 de las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia modificadas en 2001 siempre que:
  - a) La duración del régimen de compensación se limite a cinco años a partir del 23 de mayo de 2001;

<sup>(79)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 13 junio 2002 en el asunto C-382/99, Reino de los Países Bajos/Comisión, apartado 90, Rec. 2002, pág. I-5163.

- b) La compensación concedida en virtud del régimen no supere el 50 % de los costes ocasionados por el gravamen de autodiesel en relación con la prestación de servicios regulares de transporte de viajeros.
4. Todo pago realizado en virtud del régimen de compensación a partir del 23 de mayo de 2001 que supere el importe de la ayuda permitido mencionado en el punto 3 es incompatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE.
5. Las ayudas incompatibles mencionadas en el punto 4 deberán ser devueltas por los beneficiarios de las mismas. La recuperación se efectuará sin dilación y con arreglo a los procedimientos del Derecho nacional, siempre que éstos permitan la ejecución inmediata y efectiva de la presente Decisión. La ayuda recuperable devengará intereses desde la fecha en que estuvo a disposición de los beneficiarios hasta la de su recuperación. Los intereses se calcularán sobre la base del tipo de referencia utilizado para el cálculo del equivalente de subvención en el marco de las ayudas regionales.
6. Se pide al Gobierno noruego que tome las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de los puntos 3 y 5 con efecto inmediato. En cuanto a la duración limitada a que hace referencia el punto 3.a., se pide al Gobierno noruego que informe sin demora a los beneficiarios de la ayuda de que el actual régimen de compensación terminará, como máximo, el 23 de mayo de 2006. Por lo que se refiere a los requisitos expuestos en los puntos 3.b. y 5, el Gobierno noruego examinará si los pagos realizados a operadores de autobuses exprés individuales en virtud del régimen de compensación desde el 23 de mayo de 2001 respetan el límite máximo del 50 %.
7. El Gobierno noruego informará al Órgano de Vigilancia en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la presente decisión de las medidas adoptadas para su cumplimiento.
8. El destinatario de la presente Decisión será el Reino de Noruega.

Hecho en Bruselas, el 16 de julio de 2003.

*Por el Órgano de Vigilancia de la AELC*

*El Presidente*

Einar M. BULL

---