

Diario Oficial de la Unión Europea



Edición
en lengua española

62.º año

Legislación

18 de julio de 2019

Sumario

II Actos no legislativos

REGLAMENTOS

- | | |
|--|---|
| ★ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1213 de la Comisión, de 12 de julio de 2019, por el que se establecen disposiciones detalladas para garantizar unas condiciones uniformes a efectos de aplicar la interoperabilidad y la compatibilidad de los equipos de pesaje a bordo con arreglo a la Directiva 96/53/CE del Consejo (¹) | 1 |
|--|---|

DECISIONES

- | | |
|--|----|
| ★ Decisión (UE, Euratom) 2019/1214 del Consejo, de 15 de julio de 2019, por la que se nombra a un miembro del Comité Económico y Social Europeo, propuesto por el Reino de Suecia | 23 |
| ★ Decisión (UE) 2019/1215 del Consejo, de 15 de julio de 2019, por la que se nombra a tres miembros y tres suplentes del Comité de las Regiones, propuestos por el Reino de Bélgica | 24 |
| ★ Decisión de Ejecución (PESC) 2019/1216 del Consejo, de 17 de julio de 2019, por la que se aplica la Decisión (PESC) 2017/1775 relativa a la adopción de medidas restrictivas habida cuenta de la situación en Mali | 26 |
| ★ Decisión de Ejecución (UE) 2019/1217 de la Comisión, de 17 de julio de 2019, relativa a las normas armonizadas para los equipos de flotación individuales/chalecos salvavidas elaboradas en apoyo de la Directiva 89/686/CEE del Consejo (¹) | 32 |

ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGANOS CREADOS MEDIANTE ACUERDOS INTERNACIONALES

- | | |
|--|----|
| ★ Decisión n.º 1/2018 del Consejo de Asociación UE-Ucrania, de 2 de julio de 2018, por la que se complementa el título IV, capítulo 1, anexo I-A, del Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica y sus Estados miembros, por una parte, y Ucrania, por otra [2019/1218] | 36 |
|--|----|

(¹) Texto pertinente a efectos del EEE.

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.

III Otros actos

ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 31/2019, de 29 de marzo de 2019, por la que se modifica el anexo I (Cuestiones veterinarias y fitosanitarias) del Acuerdo EEE [2019/1219]	40
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 32/2019, de 29 de marzo de 2019, por la que se modifica el anexo VI (Seguridad social) del Acuerdo EEE [2019/1220]	43
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 35/2019, de 29 de marzo de 2019, por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1221]	44
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 36/2019, de 29 de marzo de 2019, por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1222]	46
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 37/2019, de 29 de marzo de 2019, por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1223]	47
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 38/2019, de 29 de marzo de 2019, por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1224]	48
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 41/2019, de 29 de marzo de 2019, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE [2019/1225]	49
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 42/2019, de 29 de marzo de 2019, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE [2019/1226]	50
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 43/2019, de 29 de marzo de 2019, por la que se modifica el anexo XX (Medio ambiente) del Acuerdo EEE [2019/1227]	51
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 64/2019, de 29 de marzo de 2019, por la que se modifica el anexo II (Reglamentaciones técnicas, normas, ensayos y certificación) del Acuerdo EEE [2019/1228]	52
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 99/2019, de 11 de abril de 2019, por la que se modifica el anexo I (Cuestiones veterinarias y fitosanitarias) del Acuerdo EEE [2019/1229]	53
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 100/2019, de 11 de abril de 2019, por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1230]	55
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 101/2019, de 11 de abril de 2019, por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1231]	56
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 102/2019, de 11 de abril de 2019, por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1232]	57
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 103/2019, de 11 de abril de 2019, por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1233]	58
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 104/2019, de 11 de abril de 2019, por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1234]	59

★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 105/2019, de 11 de abril de 2019, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE [2019/1235]	60
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 106/2019, de 11 de abril de 2019, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE [2019/1236]	62
★ Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 110/2019, de 8 de mayo de 2019, por la que se modifica el anexo II (Reglamentaciones técnicas, normas, ensayos y certificación) del Acuerdo EEE [2019/1237]	64

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1213 DE LA COMISIÓN

de 12 de julio de 2019

por el que se establecen disposiciones detalladas para garantizar unas condiciones uniformes a efectos de aplicar la interoperabilidad y la compatibilidad de los equipos de pesaje a bordo con arreglo a la Directiva 96/53/CE del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996⁽¹⁾, y en particular su artículo 10 *quinquies*, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) Los equipos de pesaje a bordo son una opción que la Directiva 96/53/CE ofrece a los Estados miembros para controlar los vehículos o los conjuntos de vehículos que puedan ir sobrecargados.
- (2) De conformidad con el artículo 10 *quinquies*, apartado 5, párrafo segundo, de la Directiva 96/53/CE, para garantizar la interoperabilidad, los equipos de pesaje a bordo deben poder transmitir a las autoridades competentes y al conductor, en todo momento, datos sobre el peso desde un vehículo en movimiento, a través de una interfaz definida por normas CEN en el ámbito de las comunicaciones dedicadas de corto alcance (normas CEN DSRC). Por consiguiente, deben adoptarse especificaciones técnicas que adapten el contenido de las normas a las especificidades de la información que deben proporcionar los equipos de pesaje a bordo.
- (3) Los equipos de pesaje a bordo pueden instalarse en vehículos de motor, remolques y semirremolques. Es preciso garantizar la compatibilidad recíproca entre los equipos de pesaje a bordo instalados en vehículos diferentes que formen parte de un conjunto de vehículos. La compatibilidad debe garantizarse mediante la aplicación de las normas europeas sobre los sistemas de transporte inteligente cooperativos (STI-C) contempladas en el acto delegado por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽²⁾ en lo referente a la implantación y al uso operativo de dichos sistemas de transporte.
- (4) Los Estados miembros que exijan la instalación de equipos de pesaje a bordo deben poder eximir de esta obligación a los vehículos o conjuntos de vehículos para los que sea imposible superar el peso máximo autorizado, como los remolques o semirremolques diseñados específicamente para el transporte de líquidos o de ganado.
- (5) La utilización de equipos de pesaje a bordo para vigilar el cumplimiento de la legislación puede ocasionar intentos de manipulación, como ocurre con otros sistemas de los vehículos, tales como los tacógrafos digitales o los sistemas de limitación de emisiones. A fin de mantener un nivel adecuado de seguridad contra las manipulaciones, la comunicación entre el vehículo de motor y el remolque o semirremolque debe estar protegida. Asimismo, los equipos de pesaje a bordo deben estar certificados con arreglo a criterios comunes por un organismo de certificación que haya sido reconocido por el Comité de Gestión en el marco del Acuerdo sobre el reconocimiento mutuo de certificados de evaluación de la seguridad de las tecnologías de la información del Grupo de Altos funcionarios sobre Seguridad de los Sistemas de Información (SOG-IS).

⁽¹⁾ Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

⁽²⁾ Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

- (6) Los Estados miembros que opten por la instalación de equipos de pesaje a bordo de los vehículos deben velar por que dichos equipos sean inspeccionados por talleres de equipos OBW. Con el fin de garantizar la aplicación uniforme de las normas de interoperabilidad establecidas en el presente Reglamento, dichos talleres deben garantizar que los equipos a bordo funcionen con el nivel de exactitud adecuado. Estos talleres pueden ser, a reserva de los ajustes necesarios, los centros de inspección técnica contemplados en la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽³⁾, los talleres a los que se refiere el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁴⁾, o cualquier otro taller que cumpla los requisitos del presente Reglamento. Los Estados miembros que no opten por la introducción de equipos de pesaje a bordo conforme a lo dispuesto en el artículo 10 *quinquies*, apartado 1, de la Directiva 96/53/CE no deben tener que establecer tales talleres.
- (7) El estado actual de la tecnología no permite la implantación de las normas CEN DSRC ni de las STI-C en los equipos de pesaje a bordo de aquí al 27 de mayo de 2021. Por consiguiente, debe adoptarse un enfoque progresivo para la implantación de los equipos de pesaje a bordo, de manera que la industria pueda desarrollar productos que cumplan los requisitos del presente Reglamento y, en particular, los de su anexo II y algunos de su anexo III. Los Estados miembros que opten por instalar equipos de pesaje a bordo de los vehículos deben aplicar los requisitos relativos a la fase 1 que se establecen en los anexos I y III a más tardar el 27 de mayo de 2021. Es conveniente conceder un período adicional de tres años para la aplicación de los requisitos del anexo II y de los relativos a la fase 2 que se establecen en los anexos I y III.
- (8) Los Estados miembros pueden adoptar medidas específicas para exigir que vayan dotados con un equipo de pesaje a bordo los vehículos que deben ser inspeccionados por las autoridades competentes a fin de velar por el cumplimiento de la Directiva 96/53/CE y que hayan sido registrados y puestos en circulación en su territorio a partir del 27 de mayo de 2021. No es preciso reacondicionar los vehículos puestos en circulación y registrados antes de esa fecha con dicho equipo.
- (9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Transporte por Carretera al que hace referencia el artículo 10 *decies* de la Directiva 96/53/CE.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

- El presente Reglamento establece condiciones uniformes para la interoperabilidad y la compatibilidad de los equipos de pesaje instalados a bordo de vehículos o conjuntos de vehículos a fin de velar por el cumplimiento del artículo 10 *quinquies*, apartados 4 y 5, de la Directiva 96/53/CE del Consejo o de los requisitos sobre peso máximo para el tráfico nacional del Estado miembro en el que el vehículo esté en uso.
- El presente Reglamento no se aplicará a los Estados miembros que no hayan optado por la introducción de equipos de pesaje a bordo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 *quinquies*, apartado 1, de la Directiva 96/53/CE.
- Los Estados miembros podrán eximir de la obligación de instalar equipos de pesaje a bordo a los vehículos o conjuntos de vehículos cuyo diseño o tipo de carga impida superar el peso máximo autorizado. Dichas exenciones no se basarán en la masa máxima en carga técnicamente admisible de un vehículo que haya indicado el fabricante. Los vehículos o conjuntos de vehículos que se beneficien de una exención podrán seguir estando sujetos a los controles del peso máximo autorizado que realicen las autoridades competentes.

Artículo 2

Definiciones

Se entenderá por:

- «equipo de pesaje a bordo» («equipo de pesaje» u «OBW»), el dispositivo instalado en un vehículo capaz de determinar el peso total o el peso por eje;
- «peso total», el peso total en kilogramos de un vehículo de motor y, en el caso de un conjunto de vehículos, el peso total del conjunto de vehículos que haya determinado un equipo de pesaje;

⁽³⁾ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

- c) «peso por eje» o «carga por eje», el peso en kilogramos de un eje o grupo de ejes con carga que haya determinado un equipo de pesaje;
- d) «peso calculado» o «valor del peso», el peso total o el peso por eje, en kilogramos;
- e) «unidad del vehículo de motor» («unidad de cabina» o «MVU»), la parte de un equipo de pesaje instalada en el vehículo de motor, a excepción de los sensores, capaz de recoger, almacenar y tratar datos, así como de calcular los valores de peso resultantes de dichos datos;
- f) «unidad de remolque» («TU»), la parte de un equipo de pesaje instalada en un remolque o semirremolque, a excepción de los sensores, capaz de recoger, almacenar y tratar los datos del equipo instalado en el remolque o semirremolque, así como de calcular los valores del peso por eje resultantes de dichos datos;
- g) «unidad vehicular de comunicaciones dedicadas de corto alcance» («unidad vehicular DSRC»), el «dispositivo de teledetección temprana» a que se hace referencia en el apéndice 14 del anexo IC del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión⁽⁵⁾, que es capaz de recibir los datos de sistemas de pesaje a bordo (datos OWS) procedentes de una unidad de cabina (MVU) o de una estación STI-C, y de enviarlos a un lector de comunicación (REDCR);
- h) «lector de comunicación de teledetección temprana» («lector de comunicación» o «REDCR»), el lector que obra en poder de las autoridades de control, capaz de leer los datos de sistemas de pesaje a bordo transmitidos por unidades vehiculares DSRC; este lector puede ser el mismo dispositivo utilizado para la lectura de los datos de monitorización remota (datos RTM) con arreglo al Reglamento (UE) 2016/799, si bien el REDCR deberá pedir por separado la transmisión de los datos RTM y la de los datos OWS;
- i) «datos de peso», los datos en bruto transmitidos entre los elementos de los sistemas de pesaje a bordo que deben tratarse para obtener el cálculo del peso;
- j) «datos del sistema de pesaje a bordo» («datos OWS»), los datos protegidos de formato definido que solicita el REDCR a la unidad vehicular DSRC;
- k) «sensor», el elemento del equipo de pesaje que es capaz de generar datos de peso midiendo parámetros físicos específicos, datos que tratan posteriormente la unidad de cabina o la unidad de remolque;
- l) «estación de sistemas de transporte inteligentes cooperativos» («estación STI-C»), estación STI-C a tenor del acto delegado por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la implantación y al uso operativo de los sistemas de transporte inteligentes cooperativos, adoptado sobre la base del artículo 6, apartado 1, de dicha Directiva;
- m) «fase de asignación de direcciones», la fase preliminar de la comunicación electrónica entre vehículos de un conjunto de vehículos en la que se asigna una posición a cada vehículo;
- n) «taller de equipos de pesaje a bordo» («taller de equipos OBW»), taller autorizado por un Estado miembro para inspeccionar los equipos de pesaje a bordo.

Artículo 3

Política de certificados

Los Estados miembros velarán por que haya al menos una autoridad de certificación raíz, una autoridad de inscripción y una autoridad de autorización habilitadas para asumir, a efectos de los equipos de pesaje a bordo, las funciones establecidas en la Política de certificación para la implantación y el funcionamiento de los sistemas de transporte inteligentes cooperativos (STI-C) contemplada en el acto delegado por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la implantación y el funcionamiento de los STI-C, adoptado en virtud del artículo 6, apartado 1, de dicha Directiva.

Artículo 4

Inspecciones periódicas

1. Los equipos de pesaje a bordo deberán ser sometidos cada dos años a una inspección periódica a cargo de talleres de equipos OBW después de su instalación en el vehículo o el conjunto de vehículos.
2. Las inspecciones periódicas se efectuarán de conformidad con el anexo IV.

⁽⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes (DO L 139 de 26.5.2016, p. 1).

3. Las inspecciones garantizarán el cumplimiento de los requisitos siguientes:
 - a) el equipo de pesaje a bordo se ha montado con arreglo a la documentación facilitada por el fabricante y es apto para el vehículo;
 - b) el equipo de pesaje a bordo funciona correctamente y proporciona valores de peso exactos;
 - c) el equipo de pesaje a bordo no lleva dispositivos de manipulación incorporados ni hay indicios de que se hayan utilizado tales dispositivos.
4. Al final de la inspección, el taller de equipos OBW emitirá un informe de inspección sobre el equipo de pesaje a bordo. Deberá conservarse en el vehículo una copia de dicho informe.
5. En el informe de inspección se recogerá, como mínimo, la información siguiente:
 - a) el número de identificación del vehículo (NIV o número de bastidor);
 - b) el lugar y la fecha de los ensayos;
 - c) si el vehículo ha superado los ensayos (sí/no);
 - d) las deficiencias que se hayan detectado, especialmente las manipulaciones, así como las medidas correctivas adoptadas;
 - e) la fecha de la siguiente inspección periódica o la fecha de caducidad del certificado vigente, si no se ofrece esta información por otros medios;
 - f) el nombre, la dirección y el número de identificación del taller de equipos OBW, así como la firma o la identificación del inspector responsable;
 - g) la marca, el tipo, el número de identificación, el número del certificado de examen de tipo y la fecha de la última verificación del dispositivo de pesaje certificado que se haya utilizado para el control periódico.
6. Los informes de inspección se conservarán durante un período mínimo de dos años a partir del momento de su elaboración, si bien los Estados miembros podrán decidir que se envíen a la autoridad competente durante ese período. En caso de que los talleres de equipos OBW deban guardar los informes sobre las inspecciones y calibraciones que hayan efectuado durante dicho período, los pondrán a disposición de la autoridad competente a petición de esta.

Artículo 5

Talleres de equipos de pesaje a bordo

1. Los Estados miembros aprobarán, audituarán periódicamente y certificarán los talleres de equipos OBW que estén autorizados para realizar inspecciones de dichos equipos.
2. Los Estados miembros velarán por que los talleres de equipos OBW ubicados en sus territorios lleven a cabo inspecciones de dichos equipos de manera fiable. A tal efecto, establecerán y publicarán un conjunto de procedimientos que garanticen el cumplimiento de los criterios mínimos siguientes:
 - a) el personal del taller cuenta con la formación adecuada;
 - b) el taller cuenta con el equipo necesario para llevar a cabo los ensayos y las tareas pertinentes y este equipo ha sido certificado con arreglo a la Directiva 2014/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾ o la Directiva 2014/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾;
 - c) el taller goza de buena reputación.
3. Los talleres de equipos OBW estarán sujetos a las auditorías siguientes:
 - a) Al menos cada cinco años, a una auditoría realizada por un órgano de supervisión sobre los procedimientos aplicados al manipular los equipos de pesaje a bordo. La auditoría se centrará en las tareas y actividades establecidas en el punto 1 del anexo V de la Directiva 2014/45/UE. El órgano de supervisión deberá cumplir los requisitos establecidos en el punto 2 de dicho anexo.
 - b) También podrán realizarse auditorías técnicas sin previo aviso para comprobar las instalaciones de los equipos en los vehículos, las inspecciones y, en su caso, las calibraciones realizadas.

⁽⁶⁾ Directiva 2014/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático (DO L 96 de 29.3.2014, p. 107).

⁽⁷⁾ Directiva 2014/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de instrumentos de medida (DO L 96 de 29.3.2014, p. 149).

4. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para prevenir los conflictos de intereses entre los talleres de equipos OBW y las empresas de transporte. En particular, cuando exista un riesgo grave de conflicto de intereses, especialmente en caso de talleres de equipos OBW que pertenezcan a empresas de transportes, se adoptarán medidas específicas adicionales para garantizar que dichos talleres cumplen lo dispuesto en el presente artículo.

5. Las autoridades competentes de los Estados miembros publicarán en sus sitios web una lista actualizada de talleres de equipos OBW en la que figuren al menos los datos siguientes:

- a) número de identificación del taller y nombre de [la entidad o las entidades constitutivas] del taller;
- b) dirección de correo postal;
- c) dirección de correo electrónico;
- d) número de teléfono.

6. Las autoridades competentes de los Estados miembros retirarán las autorizaciones que hayan concedido a talleres de equipos OBW, ya sea de forma temporal o permanente, que no cumplan las obligaciones que les impone el presente Reglamento.

Artículo 6

Entrada en vigor y aplicación

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

Será aplicable a partir del 27 de mayo de 2021.

No obstante, los puntos 1.4, letra d), 5.3 y 8.1 del anexo I, el anexo II y los puntos 3, 8.2 y 10 del anexo III se aplicarán a partir del 27 de mayo de 2024.

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

Hecho en Bruselas, el 12 de julio de 2019.

Por la Comisión

El Presidente

Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS EQUIPOS DE PESAJE A BORDO («EQUIPOS DE PESAJE» U «OBW»)**1. Disposiciones generales**

- 1.1. El ámbito de aplicación del presente Reglamento incluye los tipos de sistemas de equipos de pesaje siguientes:
 - a) sistemas dinámicos: sistemas de equipos de pesaje que determinan el peso mediante la recogida y el tratamiento de la información de parámetros que se captan mientras el vehículo está en movimiento, como las aceleraciones, la tracción o las fuerzas de frenado, y que no tienen lugar cuando el vehículo está parado;
 - b) sistemas estáticos: sistemas de equipos de pesaje que determinan el peso con la información obtenida de parámetros que se captan mientras el vehículo está parado, como la presión en una cámara de neumático.
- 1.2. El presente Reglamento se aplicará en dos fases:
 - a) la fase 1 de los equipos de pesaje contemplada en el punto 5.2;
 - b) la fase 2 de los equipos de pesaje contemplada en el punto 5.3.
- 1.3. Los equipos de pesaje calcularán el peso total y, de manera optativa, el peso por eje.
- 1.4. Los equipos de pesaje comprenderán los elementos siguientes:
 - a) una unidad instalada en el vehículo de motor;
 - b) de forma opcional, una unidad de remolque instalada en el remolque o el semirremolque;
 - c) sensores;
 - d) para la fase 2, una estación STI-C en cada uno de los vehículos que constituyan una unidad de cabina o una unidad de remolque.
- 1.5. cada unidad de cabina o de remolque puede consistir en una sola unidad de tratamiento de datos o dividirse en unidades diferentes.

2. Unidad de vehículo de motor («unidad de cabina» o «MVU»)

La unidad de cabina deberá:

- a) recibir la carga por eje de las unidades de remolque, en caso de haberlas;
- b) recoger datos de peso procedentes de los sensores del vehículo de motor;
- c) tratar la información disponible y calcular los valores de peso correspondientes.

3. Unidad de remolque («TU»)

En su caso, la unidad de remolque deberá:

- a) recoger los datos de peso de los sensores del remolque o el semirremolque, tratar la información disponible y calcular las ponderaciones por eje resultantes de esos datos;
- b) transferir los valores de peso del eje al vehículo de motor.

4. Cálculo del peso

- 4.1. En el caso de los sistemas dinámicos, se calculará un primer valor del peso a más tardar 15 minutos después de que el vehículo empiece a moverse hacia adelante y volverá a calcularse en lo sucesivo cada 10 minutos o en intervalos menores.
- 4.2. En el caso de los sistemas estáticos, los valores de peso se calcularán cada minuto cuando se haya arrancado el vehículo, pero permanezca parado.
- 4.3. La resolución del peso calculado será de 100 kg o mayor.

5. Intercambio de información entre el vehículo de motor y los remolques o semirremolques de un conjunto de vehículos

5.1. Cada remolque o semirremolque pondrá a disposición del vehículo de motor los valores de peso que haya calculado su equipo de conformidad con los puntos 5.2 o 5.3, según proceda.

5.2. Fase 1 de los equipos de pesaje

5.2.1. Todo remolque o semirremolque deberá tener asignada una posición dentro del conjunto de vehículos en el marco de una asignación dinámica de direcciones, tal como se establece en la norma ISO 11992-2:2014.

5.2.2. Una vez que haya tenido lugar la fase de asignación de direcciones, la unidad de remolque de cada remolque o semirremolque transferirá a la unidad de cabina la suma de las cargas por eje o la carga por eje conforme a la descripción que figura en los puntos 6.5.4.7 y 6.5.5.42 de la norma ISO 11992-2:2014.

5.2.3. Los mensajes sobre la suma de las cargas por eje o la carga por eje seguirán las especificaciones establecidas en la norma ISO 11992-2:2014 para los tipos de mensajes EBS22 y RGE22.

5.2.4. El formato, el encaminamiento y los intervalos generales de los parámetros de los mensajes deberán ajustarse a lo dispuesto en los puntos 6.1, 6.3 y 6.4 de la norma ISO 11992-2:2014.

5.3. Fase 2 de los equipos de pesaje

La información entre el vehículo de motor y los remolques o semirremolques remolcados se intercambiará mediante las estaciones STI-C establecidas en el anexo II.

5.4. En ambas fases de los equipos de pesaje pueden utilizarse especificaciones diferentes, siempre que el equipo de pesaje del vehículo de motor y de los remolques o semirremolques sea compatible con ellas.

6. Preparación de datos y transferencia de información a la unidad vehicular DSRC

La unidad de cabina (en la fase 1) o la estación STI-C de la cabina (en la fase 2) transmitirá al módulo de la unidad vehicular DSRC los datos del sistema de pesaje a bordo («datos OWS») de conformidad con el anexo III.

Figura 1

Ejemplo de disposición de un equipo de pesaje en la fase 1 en un conjunto de vehículos compuesto por la cabina de un camión y un semirremolque

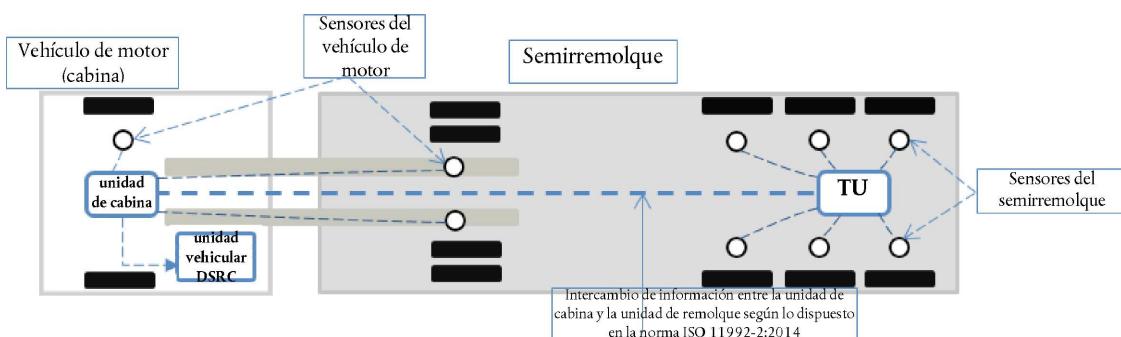
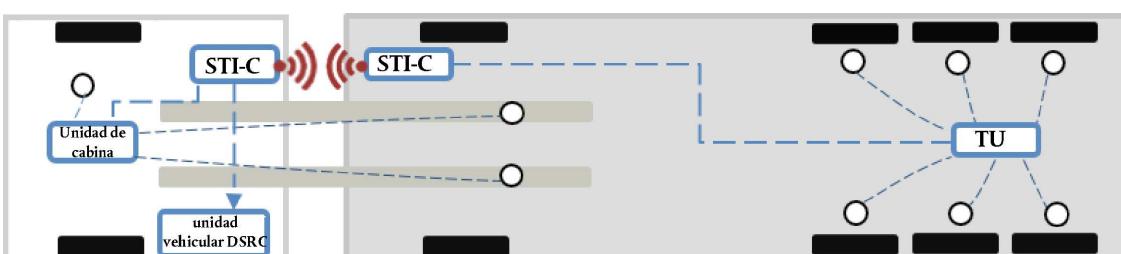


Figura 2

Ejemplo de disposición de un equipo de pesaje en la fase 2 en un conjunto de vehículos compuesto por la cabina de un camión y un semirremolque



7. Información del peso dirigida al conductor

Se informará al conductor, como mínimo, del peso total, mediante una pantalla.

8. Exactitud

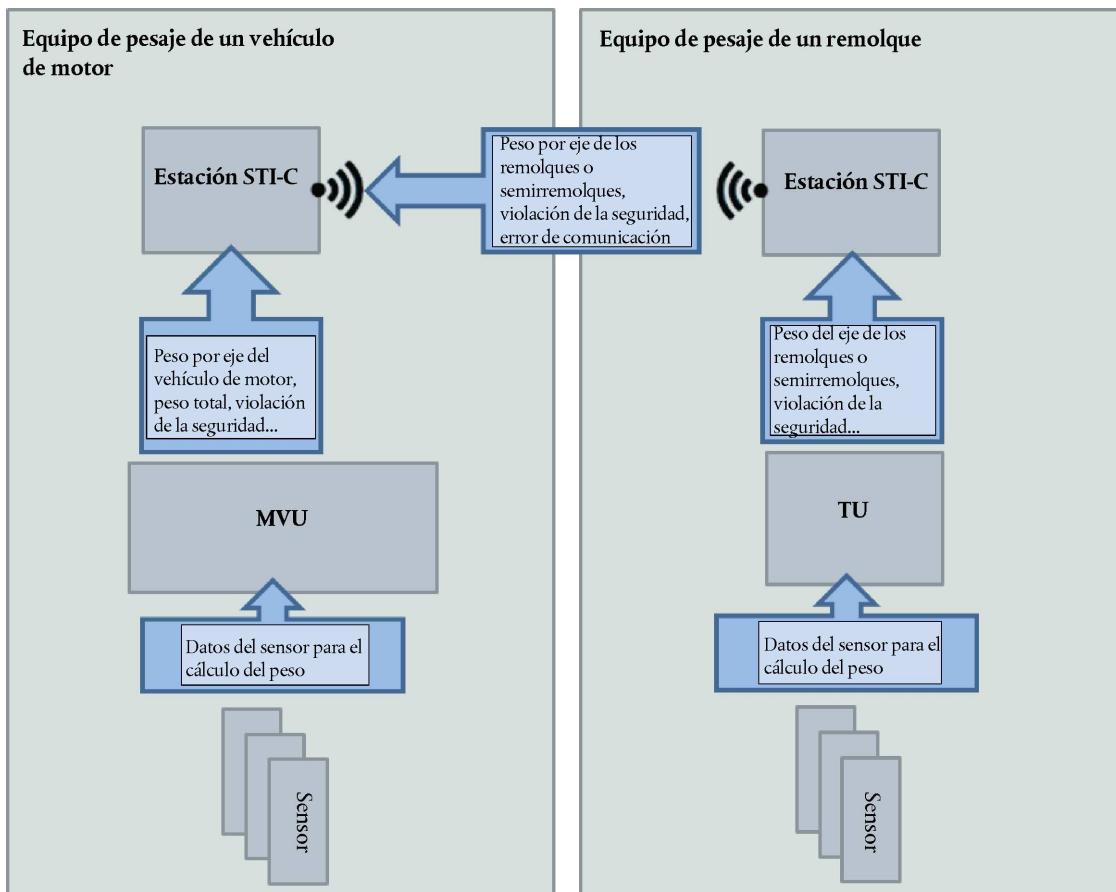
- 8.1. La exactitud del peso calculado será $\pm 5\%$ o mayor cuando el vehículo esté cargado más de 90 % de su peso máximo autorizado.
 - 8.2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 8.1, en los equipos de pesaje en la fase 1 podrán tener una exactitud de $\pm 10\%$ o mayor.
-

ANEXO II

DISPOSICIONES ESPECÍFICAS PARA LA FASE 2 DE LOS EQUIPOS DE PESAJE

1. El presente anexo se aplica exclusivamente a la fase 2 de los equipos de pesaje.
2. El vehículo de motor y los remolques o semirremolques del conjunto de vehículos que constituyan una unidad de remolque (TU) estarán equipados con una estación STI-C conectada a la unidad de cabina (MVU) o a la unidad de remolque (TU) del vehículo correspondiente. Las unidades de cabina y de remolque podrán integrarse en sus estaciones STI-C respectivas.
3. Las unidades de cabina y de remolque transmitirán a las estaciones STI-C a las que estén conectadas la información necesaria para la transmisión de los mensajes, de conformidad con el punto 4.3 del presente anexo.

Figura 3

Ejemplo de flujo de mensajes en la fase 2 de los equipos de pesaje

4. Intercambio de información entre el vehículo de motor y los remolques o semirremolques
 - 4.1. La información sobre el peso entre el vehículo de motor y los remolques o semirremolques remolcados se intercambiará a través de un enlace inalámbrico establecido entre las estaciones STI-C del vehículo de motor y de los remolques o semirremolques, de conformidad con las normas EN 302 663-V1.1.1 (a excepción de lo dispuesto en el punto 4.2.1), EN 302 636-4-1-V1.3.1, EN 302 636-5.1-V2.1.1 y con la norma europea sobre la aplicación de los equipos de pesaje a los STI-C que tiene previsto desarrollar el ETSI.
 - 4.2. Los mensajes intercambiados por las estaciones STI-C se protegerán con arreglo a lo establecido en el punto 5.1.
 - 4.3. Se transmitirá la información siguiente entre las estaciones STI-C:
 - a) el peso por eje de los remolques o semirremolques que sean remolcados;

- b) los mensajes que recojan incidentes del tipo «error de comunicación de un equipo de pesaje»: se registrará un incidente de error de comunicación procedente de un equipo de pesaje cuando las estaciones STI-C no logren establecer una comunicación protegida entre ellas conforme a lo dispuesto en el punto 5.1 una vez realizados un mínimo de tres intentos;
- c) los mensajes que recojan incidentes del tipo «intento de violación de la seguridad»: se registrará un incidente de intento de violación de la seguridad cuando el equipo de pesaje detecte un intento de manipulación, según lo establecido en el punto 5.2 y en el apéndice.
- 4.4. El formato de los mensajes que se requieren para la fase de asignación de direcciones y para la transmisión de la información contemplada en el punto 4.3 se establecerá en la norma sobre la aplicación de los equipos de pesaje a la que se hace referencia en el punto 4.1.
5. Disposiciones de seguridad
- 5.1. Comunicación segura entre estaciones STI-C
- 5.1.1. Se protegerá la comunicación entre las estaciones STI-C de conformidad con la norma europea ETSI TS 103 097-V1.3.1 y con la norma europea sobre la aplicación de los equipos de pesaje a los STI-C a la que se hace referencia en el punto 4.1.
- 5.1.2. De conformidad con la Política de certificación para la implantación y el funcionamiento de los sistemas de transporte inteligentes cooperativos que ha adoptado la Comisión, las estaciones STI-C recibirán:
- a) una credencial de inscripción de una autoridad de inscripción, que las autorice para operar como estaciones STI-C a efectos del pesaje a bordo;
- b) un cierto número de *tickets* de autorización de una autoridad de autorización que les permita operar en el entorno de los STI-C como parte de los equipos de pesaje.
- 5.2. Protección contra intentos de violación de la seguridad

La protección en la fase 2 de los equipos de pesaje contra los intentos de violación de la seguridad se aplicará de conformidad con el apéndice del presente anexo.

APÉNDICE DEL ANEXO II

CERTIFICACIÓN DE SEGURIDAD PARA LA FASE 2 DE LOS EQUIPOS DE PESAJE

1. Las unidades de cabina y de remolque deberán llevar una certificación de seguridad con arreglo al sistema de criterios comunes. En el presente apéndice, se hace referencia a las unidades de cabina y de remolque conjuntamente como «unidades vehiculares OBW».
2. Los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplir las unidades vehiculares del equipo de pesaje a bordo (unidades vehiculares OBW) se definirán en un objetivo de seguridad («ST») conforme al sistema de criterios comunes.
3. El fabricante del equipo deberá establecer los objetivos de seguridad del equipo que vayan a ser certificados; dichos objetivos deberán ser aprobados por el organismo nacional de certificación de la seguridad de las tecnologías de la información que participa en el Grupo de Trabajo de Interpretación Conjunta (JTWG), grupo que respalda el reconocimiento mutuo de certificados en el marco del acuerdo europeo SOGIS-MRA (Acuerdo sobre el reconocimiento mutuo de certificados de evaluación de la seguridad de las tecnologías de la información del Grupo de Altos funcionarios sobre Seguridad de los Sistemas de Información).
4. La pasarela V2X y el módulo de seguridad de los equipos informáticos de las estaciones STI-C contarán con una certificación de seguridad con arreglo a los perfiles de protección de la pasarela V2X y de los módulos de seguridad de los equipos informáticos que ha desarrollado el consorcio de comunicaciones Car2Car.
5. El nivel de garantía de la certificación de seguridad de las unidades vehiculares OBW será EAL2. No obstante, si se utiliza el tacógrafo como unidad de cabina, dicho tacógrafo se certificará con arreglo a un nivel de garantía EAL4 incrementado por los componentes de garantía ATE_DPT.2 y AVA_VAN.5, según lo establecido en el apéndice 10 del anexo IC del Reglamento (UE) 2016/799.
6. Activos que deben proteger los objetivos de seguridad

Quedan protegidos los activos siguientes:

- a) Mensajes de las unidades vehiculares OBW: cualquier mensaje que envíen o reciban los módulos pertinentes de las unidades vehiculares OBW que recojan información necesaria para el cálculo del peso.

Los módulos OBW pertinentes son las unidades de equipo informático y *software* dentro de las unidades vehiculares OBW que tratan la información y que, en caso de ser atacadas, pueden provocar que el equipo de pesaje calcule erróneamente el peso total o el peso por eje.

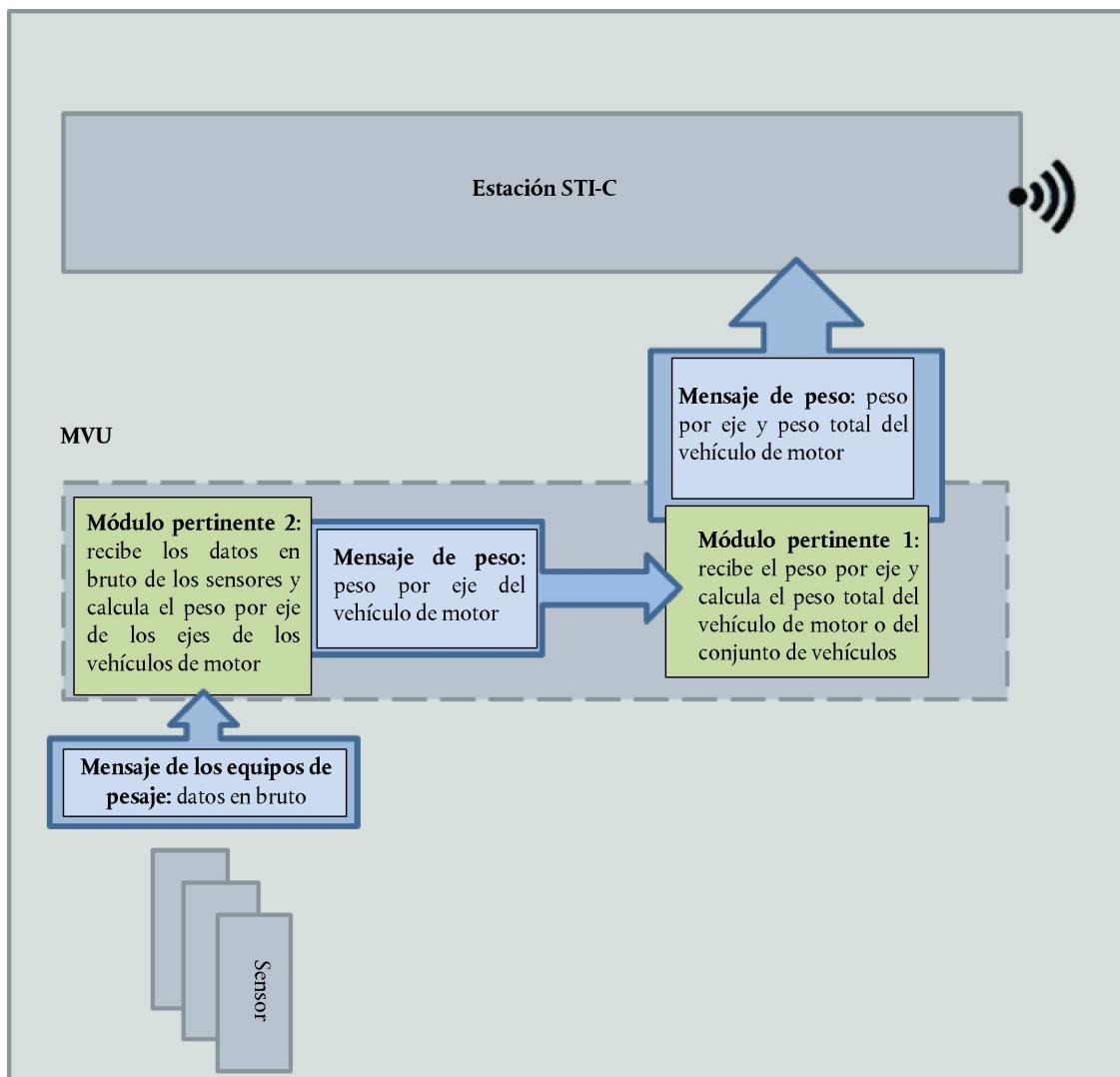
Una unidad vehicular OBW puede ser un único módulo pertinente o estar compuesto por distintos módulos pertinentes, de conformidad con el punto 1.5 del anexo I, en cuyo caso los objetivos de seguridad deberán identificarlos.

- b) Mensajes de peso: los mensajes que recojan el peso total o por eje calculado por las unidades vehiculares OBW.
- c) Datos de calibrado: la información que se introduce en la memoria de las unidades vehiculares OBW para calibrar el equipo de pesaje.
- d) Información de auditoría: la información sobre intentos de violación de la seguridad que correspondan a las amenazas abordadas en el presente apéndice.
- e) *Software* de las unidades vehiculares OBW: los programas informáticos utilizados en las unidades vehiculares OBW para aplicar y apoyar las funciones de los equipos de pesaje que son importantes para el cálculo del peso y la detección de intentos de violación de la seguridad.

Figura 4

Ejemplo de mensajes de unidades vehiculares OBW y de mensajes de peso que deben protegerse en una unidad de cabina compuesta de dos módulos pertinentes

Equipo de pesaje de un vehículo de motor



7. Amenazas que deben abordarse en los objetivos de seguridad

Los objetivos de seguridad deberán abordar las amenazas siguientes:

- T.OBW-VU_message_spoof: un atacante podría falsificar los mensajes de las unidades vehiculares OBW, de modo que estas unidades calculasen erróneamente el peso total o por eje.
- T.OBW-VU_message_tamper: un atacante podría manipular los mensajes de las unidades vehiculares OBW, de modo que estas unidades calculasen erróneamente el peso total o por eje.
- T.Weight_message_spoof: un atacante podría falsificar los mensajes relativos al peso, de modo que se modificase el cálculo del peso realizado por estas unidades.
- T.Weight_message_tamper: un atacante podría manipular los mensajes relativos al peso, de modo que se modificase el cálculo del peso realizado por estas unidades.
- T.Audit_spoof: un atacante podría falsificar los mensajes con información sobre auditorías.
- T.Audit_tamper: un atacante podría manipular los mensajes con información sobre auditorías.
- T.Calibration_tamper: un atacante podría introducir valores erróneos como datos de calibrado, de modo que las unidades vehiculares OBW calculasen erróneamente el peso.

h) T.Software_tamper: un atacante podría modificar o sustituir el *software* de las unidades vehiculares OBW para alterar el cálculo normal del peso.

i) T.Stored_Data_tamper: un atacante podría intentar modificar o suprimir la información importante guardada en las unidades vehiculares OBW, lo que incluye la información sobre auditorías.

8. Los objetivos de seguridad relativos a las unidades vehiculares OBW serán los siguientes:

a) O.Plausibility_validation: las unidades vehiculares OBW verificarán que la información procedente de un mensaje entrante dirigido a un módulo pertinente, ya sean los sensores o cualquier otro módulo, es fiable por ser plausible.

b) O.OWB-VU_stored_information_protection: las unidades vehiculares OBW deberán ser capaces de proteger el *software* y los datos guardados frente a las manipulaciones.

c) O.Notification: las unidades vehiculares OBW deberán poder notificar un intento de violación de la seguridad.

9. Justificación

a) El mensaje «T.OWB-VU_message_spoof» está dirigido por O.Plausibility_validation y por O.Notification.

b) El mensaje «T.OWB-VU_message_tamper» está dirigido por O.Plausibility_validation y por O.Notification.

c) El mensaje «T.Weight_message_spoof» está dirigido por O.Plausibility_validation y por O.Notification.

d) El mensaje «T.Weight_message_tamper» está dirigido por O.Plausibility_validation y por O.Notification.

e) El mensaje «T.Audit_spoof» está dirigido por O.Plausibility_validation y por O.Notification.

f) El mensaje «T.Calibration_tamper» está dirigido por O.Plausibility_validation y por O.Notification.

g) El mensaje «T.Software_tamper» está dirigido por O.OWB-VU_stored_information_protection y por O.Notification.

h) El mensaje «T.Stored_data_tamper» está dirigido por O.OWB-VU_stored_information_protection y por O.Notification.

Cuadro 1

Justificación de los objetivos de seguridad

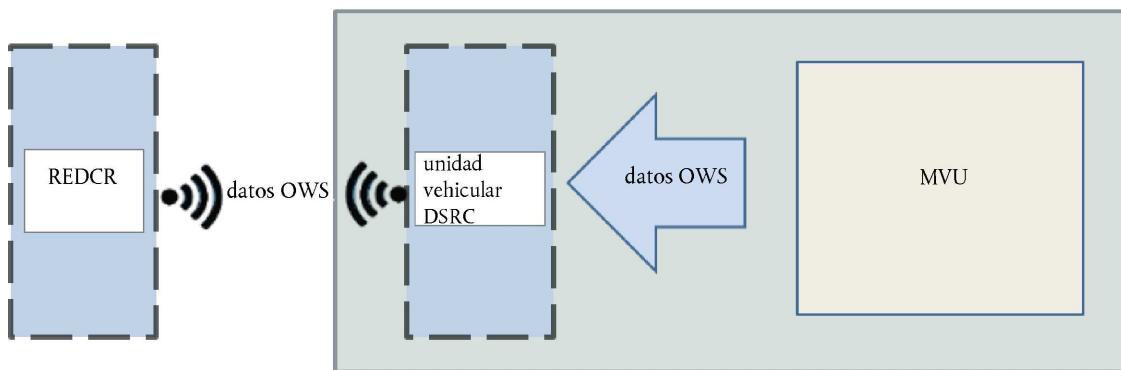
	O.Plausibility_validation	O.OWB-VU_stored_information_protection	O.Notification
T.OWB_message_spoof	X		X
T.OWB_message_tamper	X		X
T.Weight_message_spoof	X		X
T.Weight_message_tamper	X		X
T.Audit_spoof	X		X
T.Audit_tamper	X		X
T.Calibration_tamper	X		X
T.Software_tamper		X	X
T.Stored_data_tamper		X	X

ANEXO III

PREPARACIÓN DE DATOS Y TRANSFERENCIA DE INFORMACIÓN AL LECTOR DE COMUNICACIÓN (REDCR)

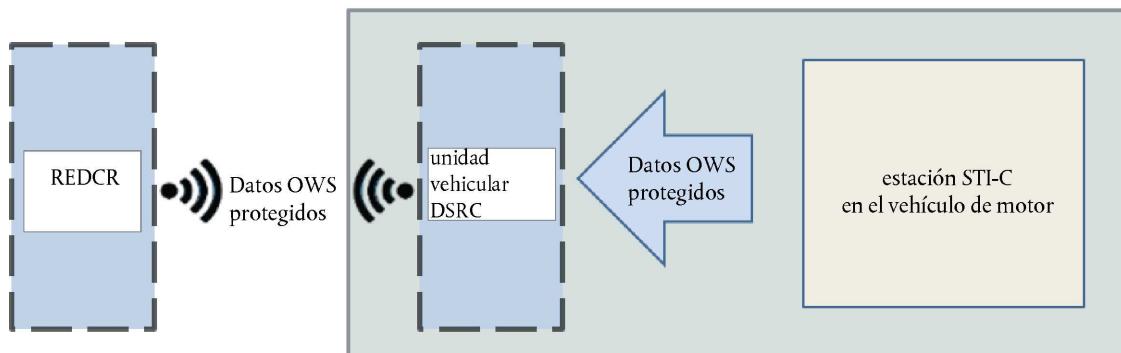
1. En el presente anexo, que complementa el apéndice 14 del anexo IC del Reglamento (UE) 2016/799 (en adelante, «el apéndice 14»), se especifican los requisitos para la preparación y transferencia de datos OWS desde el vehículo de motor hasta el lector de comunicación de teledetección temprana («lector de comunicación» o «REDCR»).
 2. Transferencia de datos del sistema de pesaje a bordo («datos OWS») en la fase 1 de los equipos de pesaje
 - 2.1. La unidad de cabina (MVU) facilitará datos OWS a la unidad vehicular de comunicaciones dedicadas de corto alcance («unidad vehicular DSRC»).
 - 2.2. La unidad de cabina deberá:
 - 2.2.1. constituir los datos OWS con la información facilitada por ella misma y recibida de las unidades de remolque, de acuerdo con la estructura establecida en el punto 6;
 - 2.2.2. reenviar los datos OWS a la unidad vehicular DSRC para su posterior transmisión al lector de comunicación.

Figura 5

Transmisión de datos OWS de la unidad de cabina al lector de comunicación (REDCR) en la fase 1 de los equipos de pesaje**Equipo de pesaje de un vehículo de motor**

3. Transferencia de datos OWS en la fase 2 de los equipos de pesaje
 - 3.1. La estación STI-C de la cabina facilitará los datos OWS a la unidad vehicular DSRC.

Figura 6

Transmisión de datos OWS desde la estación STI-C al lector de comunicación (REDCR) en la fase 2 de los equipos de pesaje**Equipo de pesaje de un vehículo de motor**

- 3.2. La estación STI-C de la cabina deberá:
- 3.2.1. constituir los datos OWS con la información recibida de la unidad de cabina y de la estación STI-C relativa a los remolques o semirremolques que se estén remolcando, de acuerdo con la estructura establecida en el punto 6;
- 3.2.2. proteger los datos OWS según lo establecido en el punto 8, y
- 3.2.3. reenviar los datos OWS a la unidad vehicular DSRC para su posterior transmisión al lector de comunicación.
4. La transferencia de datos entre la unidad vehicular DSRC y, o bien la unidad de cabina (fase 1) o la estación STI-C de la cabina (fase 2) se ejecutará según lo establecido en el punto 5.6 del apéndice 14, donde se entenderá que la unidad vehicular es la unidad de cabina o la estación STI-C, dependiendo de la fase.
5. Comunicación entre la unidad vehicular DSRC y el lector de comunicación
- 5.1. La comunicación entre la unidad vehicular DSRC y el lector de comunicación se llevará a cabo a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906, conforme a la Directiva 96/53/CE del Consejo.
- 5.2. El protocolo de transacción para descargar datos OWS a través del enlace de interfaz DSRC de 5,8 GHz será el mismo que el utilizado para los datos RTM que figura en el punto 5.4.1 del apéndice 14; la única diferencia es que el identificador de objetos que se refiere a la norma ISO 15638, relativa a vehículos comerciales de carga regulados (TARV), deberá ajustarse a la parte 20 de dicha norma en relación con los datos OWS de los equipos de pesaje a bordo (WOB/OWS).
- 5.3. Los comandos utilizados para las transacciones OWS serán los mismos que los establecidos en el punto 5.4.2 del apéndice 14 respecto a las transacciones RTM.
- 5.4. La secuencia de comandos de interrogación para los datos OWS será la misma que la establecida en el punto 5.4.3 del apéndice 14 respecto a los datos RTM.
- 5.5. El mecanismo de transferencia de datos y la descripción de las transacciones DSRC serán los mismos que los establecidos en los puntos 5.4.6 y 5.4.7 del apéndice 14. No obstante, el cuadro de servicios del vehículo deberá adaptarse para la transmisión de datos OWS. Por consiguiente, la marca «Rtm-ContextMark» se sustituirá por una marca «Ows-ContextMark», cuyo identificador de objetos deberá remitir a la parte 20 de la norma ISO 15638, relativa a vehículos comerciales de carga regulados (TARV), en relación con los datos OWS de los equipos de pesaje a bordo (WOB/OWS).
- 5.6. Los parámetros de la interfaz física DSRC serán los mismos que los establecidos en el punto 5.3 del apéndice 14.

6. Estructura de los datos

La definición del módulo ASN.1 para los datos DSRC dentro de la aplicación de los sistemas de pesaje a bordo (OWS) se establece del modo siguiente:

```
TarvOws {iso(1) standard(0) 15638
part20(20) version1(1)} DEFINITIONS
AUTOMATIC TAGS

 ::= BEGIN
IMPORTS
-- Imports data attributes and elements from EFC which are used for OWS
LPN
FROM EfcDsrcApplication {iso(1) standard(0) 14906 application(0) version5(5)}

-- Imports function parameters from the EFC Application Interface Definition
SetMMIRq
FROM EfcDsrcApplication {iso(1) standard(0) 14906 application(0) version5(5)}

-- Imports the L7 DSRCData module data from the EFC Application Interface Definition
Action-Request, Action-Response, ActionType, ApplicationList, AttributeIdList,
AttributeList, Attributes,
BeaconID, BST, Dsrc-EID, DSRCApplicationEntityID, Event-Report-Request, Event-
Report- Response,
EventType, Get-Request, Get-Response, Initialisation-Request, Initialisation-Response,
ObeConfiguration, Profile, ReturnStatus, Time, T-APDUS, VST
FROM EfcDsrcGeneric {iso(1) standard(0) 14906 generic(1) version5(5)};

-- Definitions of the OWS functions:
OWS-InitialiseComm-Request ::= BST
OWS-InitialiseComm-Response ::= VST
OWS-DataRetrieval-Request ::= Get-Request (WITH COMPONENTS {fill (SIZE(1)), eid,
accessCredentials ABSENT, iid ABSENT, attrIdList})
OWS-DataRetrieval-Response ::= Get-Response {OwsContainer} (WITH COMPONENTS {..., eid,
iid ABSENT})
OWS-TerminateComm ::= Event-Report-Request {OwsContainer} (WITH COMPONENTS {mode (FALSE),
eid (0),
eventType (0)})
OWS-TestComm-Request ::= Action-Request {OwsContainer} (WITH COMPONENTS {..., eid (0),
actionType
(15), accessCredentials ABSENT, iid ABSENT})
OWS-TestComm-Response ::= Action-Response {OwsContainer} (WITH COMPONENTS {..., fill
(SIZE(1)), eid
(0), iid ABSENT})

-- Definitions of the OWS attributes:
OwsData ::= SEQUENCE {
    OWSPayload SignedDataPayload, -- SignedData in accordance with ETSI 103097
    v1.3.1, only for Stage 2 OBW
}
```

```

OwsPayload ::= SEQUENCE {

    recordedWeight           INTEGER (0..65535),      -- 0 = Total
    measured weight of the heavy goods vehicle with 10 Kg resolution.

    maximumTechnicalWeight   INTEGER (0..65535),      -- 0 = technically
    permissible maximum laden mass of the vehicle or vehicle combination as declared by the
    manufacturer, with 10 Kg resolution, only for stage 2.

    axlesConfiguration OCTET STRING SIZE (4),   -- 0 = 20 bits allowed for the
    number of axles for 10 axles.

    axlesRecordedWeight OCTET STRING SIZE (26),     -- 0 = Recorded Weight for
    each axle with 10 Kg resolution.

    tp15638Timestamp        INTEGER(0..4294967295)   -- Timestamp of
    current record

    tp15638DSRCcommunicationError BOOLEAN,          -- Record of a
    communication error between MVU and DSRC within last 10 days

    tp15638OBWCommunicationError BOOLEAN,            -- Record of a communication error

    tp15638SecurityBreachAttempt BOOLEAN,            -- Record of a security
    breach attempt

}

Ows-ContextMark ::= SEQUENCE {

    standardIdentifier StandardIdentifier, -- identifier of the TARV part and its
    version

}

StandardIdentifier ::= OBJECT IDENTIFIER

OwsContainer ::= CHOICE {

    integer [0] INTEGER,
    bitstring [1] BIT STRING,
    octetstring [2] OCTET STRING (SIZE (0..127, ...)),
    universalString [3] UniversalString,
    beaconId [4] BeaconID,
    t-apdu [5] T-APDUs,
    dsrcaApplicationEntityId [6] DSRCApplicationEntityID,
    dsrca-Ase-Id [7] Dsrc-EID,
    attrIdList [8] AttributeIdList,
    attrList [9] AttributeList(RtmContainer),
    reserved10 [10] NULL,
    OwsContextmark [11] Ows-ContextMark,
    OwsData [12] OwsData,
    reserved13 [13] NULL,
    reserved14 [14] NULL,
    time [15] Time,
    -- values from 16 to 255 reserved for ISO/CEN usage
}

END

```

7. Elementos de datos OWS, acciones realizadas y definiciones:

Los datos OWS serán calculados por la unidad de cabina (fase 1) o la estación STI-C de la cabina (fase 2) de acuerdo con el cuadro 1.

Cuadro 1

Elementos de los datos OWS, acciones realizadas y definiciones

Elemento de datos OWS	Acción realizada por la estación STI-C de la cabina	Observaciones	Definición de ASN.1 de los datos
OWS1 Peso total	Se generará un valor entero.	Peso total medido en último lugar	recordedWeight INTEGER (0..65535)
OWS2 Masa máxima en carga técnicamente admisible	Se generará un valor entero.	Masa máxima en carga técnicamente admisible que haya declarado el fabricante	maximumTechnicalWeight INTEGER (0..65535)
OWS3 Configuración de los ejes del vehículo	Se generará una cadena de octetos cuaternaria.	Configuración de los ejes	axlesConfiguration CADENA DE OCTETOS CUATERNARIA
OWS4 Peso por eje	Se generará una cadena de octetos de 26 elementos.	Peso por eje	axlesRecordedWeight CADENA DE OCTETOS DE 26 ELEMENTOS
OWS5 Peso total registrado en el tiempo	Se generará un valor entero. El valor de OWS2 se fijará en el momento en que se esté registrando el peso total.	Marca temporal (Timestamp) del peso que se esté registrando en un momento dado	tp15638Timestamp INTEGER (0..4294967295),
OWS6 Error de comunicación DSRC	Se generará un valor booleano. Se asignará un valor «TRUE» a la variable «tp15638DSRCCommunicationError» si el equipo de pesaje ha detectado al menos un incidente del tipo de comunicación de error con la unidad vehicular DSRC en los últimos 30 días. De lo contrario, si no se han registrado incidentes en los últimos 30 días, se asignará un valor «FALSE».	1 valor «TRUE» indica un error de comunicación entre el equipo de pesaje y la unidad vehicular DSRC en los últimos 30 días	tp15638DSRCcommunicationError BOOLEANO
OWS7 Error de comunicación de un equipo de pesaje	Se generará un valor booleano. Se asignará un valor «TRUE» a la variable «tp15638CommunicationError» si el equipo de pesaje ha detectado al menos un incidente del tipo de comunicación de error dentro del equipo de pesaje en los últimos 30 días. De lo contrario, si no se han registrado incidentes en los últimos 30 días, se asignará un valor «FALSE».	1 valor «TRUE» indica un error de comunicación en el equipo de pesaje en los últimos 30 días	tp15638OBWCommunicationError, BOOLEANO
OWS8 Intento de violación de la seguridad	Se generará un valor booleano. Se asignará un valor «TRUE» a la variable «tp15638SecurityBreachAttempt» si el equipo de pesaje ha detectado en los últimos 2 años al menos un incidente del tipo de intento de violación de la seguridad. De lo contrario, si no se han registrado incidentes del tipo de intento de violación de la seguridad en los últimos 2 años, se asignará un valor «FALSE».	1 valor «TRUE» indica un intento de violación de la seguridad del equipo de pesaje en los últimos 2 años	tp15638SecurityBreachAttempt BOOLEANO

donde:

- a) «recordedWeight» representa el peso total del vehículo o del conjunto de vehículos medido con una resolución de 10 kg según se define en la norma EN ISO 14906. Por ejemplo, un valor de 2 500 representa un peso de 25 toneladas.
- b) «axlesConfiguration» representa la configuración del vehículo o del conjunto de vehículos como número de ejes.

La configuración se define con la máscara de 20 bits (ampliada a partir de la norma EN ISO 14906).

Una máscara de 2 bits representa la configuración de un eje con el formato siguiente:

 - el valor 00B significa que el valor «no está disponible» porque el vehículo no está dotado de ningún equipo para obtener el peso por eje;
 - el valor 01B significa que el eje no está presente;
 - el valor 10B significa que el eje está presente, que se ha calculado y obtenido el peso y que aparece en el campo «axlesRecordedWeight field»;
 - el valor 11B se reserva para usos futuros.

Los 6 últimos bits se reservan para usos futuros (RUF).

Cuadro 2

Distribución de bits para OWS2

Número de ejes															RUF (6 bits)	
Número de ejes en la unidad de tracción						Número de ejes en el remolque										
00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11		

- c) «axlesRecordedWeight» representa el peso específico registrado en relación con cada eje con una resolución de 10 kg. Se utilizan dos octetos para cada eje. Por ejemplo, un valor de 150 representa un peso de 1 500 kg.
- d) «maximumTechnicalWeight» representa la masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo o de la configuración del vehículo que haya declarado el fabricante. Este valor solo se facilitará en la fase 2. Para la fase 1, se asignará un valor de 0.

8. Firma de datos OWS

- 8.1. Los datos OWS no se firmarán en la fase 1; el texto simple de los datos OWS se transferirá desde la unidad de cabina a la unidad vehicular DSRC.
- 8.2. En la fase 2, los datos OWS se firmarán en la estación STI-C de la cabina y se transferirán desde dicha estación a la unidad vehicular DSRC con arreglo a las disposiciones siguientes:
 - 8.2.1. La estructura de datos protegida se construirá de acuerdo con lo establecido en los puntos 5.1 y 5.2 de la norma ETSI TS 103 097-V1.3.1.
 - 8.2.2. Los datos del tipo «SignedData» a los que se refiere el punto 5.2 de la norma ETSI TS 103 097-V1.3.1 estarán sujetos a las restricciones siguientes:
 - a) El tipo «HashAlgorithm» se fijará en «sha256».
 - b) El tipo «SignerIdentifier» se fijará en «digest».
 - c) El tipo «SignedDataPayload» será el de los datos OWS, según lo establecido en el punto 7.
 - d) Se restringirá el tipo «HeaderInfo» para disponer de los encabezamientos de seguridad siguientes:
 - El componente «psid» equivaldrá a 0.
 - El componente «generationTime» será tal como se define en la norma IEEE Std 1609.2.

- No estará presente el componente «expiryTime».
- No estará presente el componente «generationLocation».
- No estará presente el componente «p. 2pcdLearningRequest».
- No estará presente el componente «missingCrlIdentifier».
- No estará presente el componente «encryptionKey».
- No estará presente el componente «inlineP2pcdRequest».
- No estará presente el componente «requestedCertificate».

8.2.3. La definición ASN.1 de módulo para la firma de tipo será la siguiente:

```
Signature ::= CHOICE {
  ecdsaNistP256Signature EcdsaP256Signature,
  ecdsaBrainpoolP256r1Signature EcdsaP256Signature,
  ...
  ecdsaBrainpoolP384r1Signature EcdsaP384Signature
}

EcdsaP256Signature ::= SEQUENCE {
  rSig EccP256CurvePoint,
  sSig OCTET STRING (SIZE (32))
}

EccP256CurvePoint ::= CHOICE {
  x-only OCTET STRING (SIZE (32)),
  fill NULL, -- consistency with 1363/x9.62
  compressed-y-0 OCTET STRING (SIZE (32)),
  compressed-y-1 OCTET STRING (SIZE (32)),
  uncompressedP256 SEQUENCE {
    x OCTET STRING (SIZE (32)),
    y OCTET STRING (SIZE (32))
  }
}
```

- 8.2.4. El certificado de firma será el certificado que figure en el *ticket* de autorización que utilice la estación STI-C para sus transacciones con el lector de comunicación, de conformidad con el punto 6 de la norma ETSI TS 103 097-V1.3.1.
- 8.2.5. Al recibir el mensaje, el lector de comunicación verificará el certificado y utilizará la clave pública incluida en dicho certificado para leer la firma de los datos OWS.
9. El protocolo de aplicación y el tratamiento de errores respecto a los datos OWS serán los mismos que los establecidos en los puntos 5.6.2 y 5.7 del apéndice 14.
10. Durante la fase 2, los datos OWS también podrán notificarse directamente al lector de comunicación del organismo supervisor mediante la estación STI-C de la cabina en lugar de a través de la unidad vehicular DSRC. En ese caso, el lector de comunicación será también una estación STI-C.

ANEXO IV

INSPECCIONES PERIÓDICAS

1. Los equipos de pesaje a bordo (OBW) deberán someterse a inspecciones periódicas, en las que se pesará el vehículo o el conjunto de vehículos en dispositivos de pesaje certificados de conformidad con el artículo 5, apartado 2, letra b), del presente Reglamento, como las básculas portátiles o las básculas puente.
2. Deberá someterse a inspecciones a los vehículos siguientes:
 - a) los vehículos de motor;
 - b) los remolques y semirremolques que constituyan una unidad de remolque (TU).
3. Los remolques y semirremolques que estén sujetos a una inspección con arreglo al punto 2 deberán someterse a la inspección incorporados a un vehículo de motor. Los vehículos de motor destinados a remolcar semirremolques se someterán a la inspección con un semirremolque incorporado.
4. La inspección periódica consistirá en:
 - a) un ensayo de tres cargas, que se llevará a cabo dos años después de la fecha de matriculación del vehículo y, posteriormente, cada cuatro años;
 - b) un ensayo de carga única, que se llevará a cabo dos años después de la fecha del ensayo de tres cargas y, posteriormente, cada cuatro años;

*Cuadro 3***Secuencia de realización de las inspecciones periódicas**

Ensayo	Tres cargas	Carga única	Tres cargas	Carga única	Tres cargas	Carga única	Tres cargas	...
Años después de la fecha de matriculación del vehículo	2	4	6	8	10	12	14	...

5. Ensayo de tres cargas

Se realizará el ensayo de las tres cargas, en el que se carga el vehículo con tres cargas diferentes, cuyos valores se calcularán como sigue:

- a) una carga de entre el 45 % y el 55 % de la masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo;
- b) una carga de entre el 65 % y el 75 % de la masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo;
- c) una carga de entre el 90 % y el 100 % de la masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo.

6. Se efectuará un ensayo de carga única, en el que se cargará el vehículo con una carga que represente al menos el 90 % de la masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo.
7. En el caso de los remolques y semirremolques que constituyan una unidad de remolque y de los vehículos de motor destinados a arrastrar un semirremolque, las cargas contempladas en los puntos 5 y 6 se calcularán en relación con la masa máxima en carga técnicamente admisible del conjunto de vehículos.

8. Disposiciones específicas para los equipos de pesaje dinámicos

- 8.1. Si la masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo o del conjunto de vehículos supera el peso máximo autorizado, las cargas indicadas en los puntos 5 y 6 se calcularán con respecto al peso máximo autorizado.
- 8.2. Para obtener un valor de carga del equipo de pesaje, el vehículo o conjunto de vehículos se conducirá a una cierta distancia en condiciones precisas que deberán especificarse en las directrices del fabricante.

9. Se considerará que se ha producido un fallo en la inspección cuando:
 - a) el valor de carga indicado por el equipo de pesaje correspondiente a la carga de entre el 90 % y el 100 % de la masa máxima en carga técnicamente admisible al que se refiere el punto 5, letra c), no se ajuste a los valores medidos por el dispositivo de pesaje certificado con el nivel de exactitud establecido en el punto 8 del anexo I, y
 - b) los valores de carga indicados por el equipo de pesaje correspondientes a las cargas entre el 45 % y el 55 %, y entre el 65 % y el 75 % de la masa máxima en carga técnicamente admisible, a los que se refiere el punto 5, letras a) y b), no se ajuste a los valores medidos por el dispositivo de pesaje certificado con un nivel o una exactitud del ± 15 %.
10. Cuando se haya producido un fallo en la inspección, se someterá al equipo de pesaje a otra inspección a más tardar dos meses después de la fecha de la anterior.
11. Flexibilidad en lo concerniente a las inspecciones periódicas:

Con el fin de facilitar la realización de inspecciones periódicas de tipos específicos de vehículos, y a efectos de reducir las repercusiones de las inspecciones periódicas en las actividades ordinarias de los conductores y los transportistas, los Estados miembros podrán considerar la aplicación de las siguientes medidas de flexibilidad en lo tocante a los vehículos matriculados en su territorio:

- a) los tres valores de carga mencionados en el punto 5 podrán obtenerse a lo largo de un período de tres meses;
- b) el pesaje real de los vehículos podrá llevarse a cabo con dispositivos de pesaje certificados que no formen parte de las instalaciones de los talleres de equipos OBW contemplados en el artículo 5 del presente Reglamento, siempre que la operación de pesaje esté bajo la supervisión del personal de un taller de equipos OBW; en tal caso, el propietario del vehículo deberá demostrar a dicho taller que el pesaje se ha realizado con un dispositivo de pesaje certificado;
- c) en el caso de los vehículos o conjunto de vehículos cuya configuración específica impida técnicamente superar el peso máximo autorizado (por ejemplo, los camiones cisterna), las cargas a las que se hace referencia en los puntos 5 y 6 podrán tener otros valores; en lo que respecta al ensayo de las tres cargas, la diferencia entre dos cargas consecutivas será, como mínimo, de un 15 % del peso máximo autorizado.

DECISIONES

DECISIÓN (UE, Euratom) 2019/1214 DEL CONSEJO

de 15 de julio de 2019

por la que se nombra a un miembro del Comité Económico y Social Europeo, propuesto por el Reino de Suecia

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 302,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, y en particular su artículo 106 bis,

Vista la propuesta del Gobierno sueco,

Visto el dictamen de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 18 de septiembre de 2015 y el 1 de octubre de 2015, el Consejo adoptó las Decisiones (UE, Euratom) 2015/1600⁽¹⁾ y (UE, Euratom) 2015/1790⁽²⁾ del Consejo, por las que se nombra a los miembros del Comité Económico y Social Europeo para el periodo comprendido entre el 21 de septiembre de 2015 y el 20 de septiembre de 2020.
- (2) Ha quedado vacante un puesto de miembro del Comité Económico y Social Europeo a raíz del término del mandato de D. Frank Thomas ABRAHAMSSON,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se nombra a D. Sam HÄGGLUND, *European Federation of Building and Woodworkers*, miembro del Comité Económico y Social Europeo para el periodo restante del mandato actual, es decir, hasta el 20 de septiembre de 2020.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 15 de julio de 2019.

Por el Consejo

El Presidente

J. LEPPÄ

⁽¹⁾ Decisión (UE, Euratom) 2015/1600 del Consejo, de 18 de septiembre de 2015, por la que se nombra a los miembros del Comité Económico y Social Europeo para el período comprendido entre el 21 de septiembre de 2015 y el 20 de septiembre de 2020 (DO L 248 de 24.9.2015, p. 53).

⁽²⁾ Decisión (UE, Euratom) 2015/1790 del Consejo, de 1 de octubre de 2015, por la que se nombra a los miembros del Comité Económico y Social Europeo para el período comprendido entre el 21 de septiembre de 2015 y el 20 de septiembre de 2020 (DO L 260 de 7.10.2015, p. 23).

DECISIÓN (UE) 2019/1215 DEL CONSEJO**de 15 de julio de 2019****por la que se nombra a tres miembros y tres suplentes del Comité de las Regiones, propuestos por el Reino de Bélgica**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 305,

Vista la propuesta del Gobierno belga,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 26 de enero de 2015, el 5 de febrero de 2015 y el 23 de junio de 2015, el Consejo adoptó las Decisiones (UE) 2015/116⁽¹⁾, (UE) 2015/190⁽²⁾ y (UE) 2015/994⁽³⁾ por las que se nombra a los miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el periodo comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020. El 6 de noviembre de 2017, mediante la Decisión (UE) 2017/1999 del Consejo⁽⁴⁾, D. Jean-François ISTASSE fue sustituido por D. Marc HENDRICKX como miembro, y D. Marc HENDRICKX fue sustituido por D. Jan VAN ESBROECK como suplente.
- (2) Han quedado vacantes tres puestos de miembro del Comité de las Regiones, a raíz del término de los mandatos para los que se propuso a D. Marc HENDRICKX (*Lid van het Vlaams Parlement*), D. Karim VAN OVERMEIRE (*Vlaams Volksvertegenwoordiger*) y D. Jan DURNEZ (*Vlaams Volksvertegenwoordiger*),
- (3) Han quedado vacantes tres puestos de suplente del Comité de las Regiones, a raíz del término de los mandatos para los que se propuso a D. Jan VAN ESBROECK (*Lid van het Vlaams Parlement*), D. Rik DAEMS (*Vlaams Volksvertegenwoordiger*) y D. Wouter VAN BESIEN (*Vlaams Volksvertegenwoordiger*),

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se nombra para el Comité de las Regiones, para el periodo restante del mandato actual, es decir, hasta el 25 de enero de 2020:

a) como miembros a:

- D. Marc HENDRICKX, *gemeenteraadslid Mechelen* (cambio de mandato),
- D. Karim VAN OVERMEIRE, *gemeenteraadslid Aalst* (cambio de mandato),
- D. Jan DURNEZ, *co-voorzitter van de EGTS West-Vlaanderen / Flandre-Dunkerque-Côte d'O* (cambio de mandato),

y

b) como suplentes a:

- D. Jan VAN ESBROECK, *gemeenteraadslid Kalmthout* (cambio de mandato),
- D. Rik DAEMS *gemeenteraadslid Leuven* (cambio de mandato),
- D. Wouter VAN BESIEN, *gemeenteraadslid Antwerpen* (cambio de mandato).

⁽¹⁾ Decisión (UE) 2015/116 del Consejo, de 26 de enero de 2015, por la que se nombran miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el periodo comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020 (DO L 20 de 27.1.2015, p. 42).

⁽²⁾ Decisión (UE) 2015/190 del Consejo, de 5 de febrero de 2015, por la que se nombran miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el periodo comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020 (DO L 31 de 7.2.2015, p. 25).

⁽³⁾ Decisión (UE) 2015/994 del Consejo, de 23 de junio de 2015, por la que se nombran miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el periodo comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020 (DO L 159 de 25.6.2015, p. 70).

⁽⁴⁾ Decisión (UE) 2017/1999 del Consejo, de 6 de noviembre de 2017, por la que se nombra a un miembro y dos suplentes del Comité de las Regiones, propuestos por el Reino de Bélgica (DO L 289 de 8.11.2017, p. 8).

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 15 de julio de 2019.

Por el Consejo

El Presidente

J. LEPPÄ

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (PESC) 2019/1216 DEL CONSEJO**de 17 de julio de 2019****por la que se aplica la Decisión (PESC) 2017/1775 relativa a la adopción de medidas restrictivas
habida cuenta de la situación en Mali**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de la Unión Europea, y en particular su artículo 31, apartado 2,

Vista la Decisión (PESC) 2017/1775 del Consejo, de 28 de septiembre de 2017, relativa a la adopción de medidas restrictivas habida cuenta de la situación en Mali⁽¹⁾, y en particular su artículo 3,

Vista la propuesta de la Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 28 de septiembre de 2017, el Consejo adoptó la Decisión (PESC) 2017/1775.
- (2) El 20 de julio de 2019, el Comité de Sanciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, establecido por el párrafo 9 de la Resolución 2374 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, añadió a cinco personas a la lista de personas sujetas a la prohibición de viajar que se establece en los párrafos 1 a 3 de la Resolución 2374 (2017).
- (3) Procede modificar el anexo de la Decisión (PESC) 2017/1775 en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El anexo de la Decisión (PESC) 2017/1775 se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

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

Hecho en Bruselas, el 17 de julio de 2019.

Por el Consejo

La Presidenta

T. TUPPURAINEN

⁽¹⁾ DO L 251 de 29.9.2017, p. 23.

ANEXO

Se añaden las siguientes personas a la lista de personas que figura en el anexo de la Decisión (PESC) 2017/1775, bajo el epígrafe «A. Lista de personas a que se refiere el artículo 1, apartado 1»:

«4. AHMED AG ALBACHAR (alias: Intahmadou Ag Albachar)

Designación: presidente de la comisión humanitaria del Bureau Régional d'Administration et Gestion de Kidal (Oficina Regional de Administración y Gestión de Kidal)

Fecha de nacimiento: 31 de diciembre de 1963

Lugar de nacimiento: Tin-Essako, región de Kidal, Mali

Nacionalidad Mali

N.º de identificación nacional maliense: 1 63 08 4 01 001 005E

Dirección Quartier Aliou, Kidal, Mali

Fecha de inclusión en la lista por las Naciones Unidas: 10 de julio de 2019

Información suplementaria: Ahmed Ag Albachar es un destacado hombre de negocios y, desde principios de 2018, asesor especial del gobernador de la región de Kidal. Es un miembro influyente del *Haut Conseil pour l'unité de l'Azawad* (HCUA) (Alto Consejo para la Unidad de Azawad), pertenece a la comunidad tuareg Ifoghas y también es mediador en las relaciones entre la *Coordination des Mouvements de l'Azawad* (CMA) (Coordinación de Movimientos de Azawad) y Ansar Dine (QDe.135).

Información adicional

Ahmed Ag Albachar se incluye en la lista de conformidad con el párrafo 8 b) de la Resolución 2374 (2017) por adoptar medidas que obstruyen u obstruyen mediante una demora prolongada o ponen en peligro la aplicación del Acuerdo; y con el párrafo 8 e) de la Resolución 2374 (2017) por obstruir la prestación de asistencia humanitaria a Mali, o el acceso a la asistencia humanitaria o su distribución en Mali.

En enero, Ag Albachar usa su influencia para controlar y elegir qué proyectos humanitarios y de desarrollo se ejecutan en la región de Kidal, quién los ejecuta y dónde y cuándo se ejecutan. Ninguna actividad humanitaria puede realizarse sin su conocimiento o su aprobación. Ag Albachar, que se ha autoproclamado presidente de la comisión humanitaria, se encarga de conceder permisos de residencia y trabajo al personal humanitario a cambio de dinero o servicios. La comisión también controla qué empresas y personas pueden participar en los concursos de los proyectos que anuncian las ONG en Kidal, lo cual otorga a Ag Albachar el poder de manipular las actividades humanitarias que se realizan en la región y elegir quién trabaja para las ONG. La asistencia solo puede distribuirse bajo su supervisión, lo cual influye en quién la recibe.

Asimismo, Albachar recurre a jóvenes desempleados para intimidar y extorsionar a las ONG, lo cual dificulta enormemente la labor de estas. La comunidad humanitaria en general trabaja con miedo en Kidal, especialmente su personal nacional, que es más vulnerable.

Ahmed Ag Albachar también es copropietario de la empresa de transporte Timitrine Voyage, una de las pocas que las ONG están autorizadas a utilizar en Kidal. Ag Albachar, junto con una decena de empresas de transporte que son propiedad de un pequeño círculo de personalidades tuaregs ifoghas influyentes, usurpa una parte considerable de la asistencia humanitaria en Kidal. Asimismo, el monopolio que mantiene Ag Albachar hace que la prestación de asistencia sea más difícil en unas comunidades que en otras.

Albachar manipula la asistencia humanitaria para saciar sus intereses personales y los intereses políticos del Consejo Superior para la Unidad de Azawad (CSUA) sembrando el terror, amenazando a las ONG y controlando las operaciones de estas, lo cual tiene como consecuencia la obstrucción y la obstaculización de la asistencia, que afectan a los beneficiarios necesitados de la región de Kidal. Por consiguiente, Ahmed Ag Albachar obstruye la prestación de asistencia humanitaria a Malí, o el acceso a la asistencia humanitaria o su distribución en Malí.

Con sus actividades también incumple el artículo 49 del Acuerdo para la Paz y la Reconciliación en Malí, en el cual las partes se comprometen a respetar los principios de humanidad, neutralidad, imparcialidad e independencia por los que se rige la labor humanitaria, a impedir que la asistencia humanitaria se utilice con fines políticos, económicos o militares, y a facilitar el acceso de los organismos humanitarios y garantizar la seguridad del personal de esos organismos. Por tanto, Albachar obstruye o pone en peligro la aplicación del Acuerdo.

5. HOUKA HOUKA AG ALHOUSSEINI (alias: a) Mohamed Ibn Alhousseyni b) Muhammad Ibn Al-Husayn c) Houka Houka)

Título: cadí

Fecha de nacimiento: a) 1 de enero de 1962 b) 1 de enero de 1963 c) 1 de enero de 1964

Lugar de nacimiento: Ariaw, región de Tombuctú, Mali

Nacionalidad: Mali

Fecha de inclusión en la lista por las Naciones Unidas: 10 de julio de 2019

Información suplementaria: Houka Houka Ag Alhousseini fue nombrado cadi de Tombuctú por Iyad Ag Ghaly (QDi.316) en abril de 2012, tras el establecimiento del califato yihadista en el norte de Mali. Houka Houka colaboraba estrechamente con la Hisbah, la policía islámica dirigida por Ahmad Al Faqi Al Mahdi, preso desde septiembre de 2016 en el centro de detención de la Corte Penal Internacional de La Haya.

Información adicional

Houka Houka Ag Alhousseini se incluye en la lista de conformidad con el párrafo 8 b) de la Resolución 2374 (2017) por adoptar medidas que obstruyen u obstruyen mediante una demora prolongada o ponen en peligro la aplicación del Acuerdo.

Tras la intervención de las fuerzas francesas de enero de 2013, Houka Houka Ag Alhousseini fue detenido el 17 de enero de 2014, pero las autoridades malienses lo pusieron en libertad el 15 de agosto de 2014, lo cual fue denunciado por organizaciones defensoras de los derechos humanos.

Desde entonces, Houka Houka Ag Alhousseini se ubica en Ariaw, en la zona de Zouera, una localidad que se encuentra al oeste de Tombuctú (municipio de Essakane), en la orilla del lago Faguibine, en dirección a la frontera con Mauritania. El 27 de septiembre de 2017 fue restablecido oficialmente como docente en esa localidad por el gobernador de Tombuctú, Koina Ag Ahmadou, después de que ejerciera presión para ello Mohamed Ousmane Ag Mohamidoune (MLI.003), a quien se han impuesto sanciones, dirigente de la *Coalition du peuple de l'Azawad* (CPA) (Coalición del Pueblo de Azawad) e incluido en la Lista el 20 de diciembre de 2018 por el Comité del Consejo de Seguridad relativo a Malí por motivos entre los que se encuentran adoptar medidas que obstruyen u obstruyen mediante una demora prolongada o ponen en peligro la aplicación del Acuerdo. Mohamed Ousmane fundó en 2017 y presidió una alianza más amplia de grupos escindidos, la *Coalition des Mouvements de l'Entente* (CME) (Coordinadora de Movimientos por el Entendimiento). Durante su convención fundacional, la CME amenazó abiertamente en una declaración oficial la aplicación del Acuerdo para la Paz y la Reconciliación en Malí. La CME también ha puesto obstáculos que han retrasado la aplicación del Acuerdo, presionando al Gobierno de Malí y a la comunidad internacional con el objetivo de imponer a la CME en los diferentes mecanismos establecidos por el Acuerdo.

Houka Houka ha sido esencial para el ascenso de Mohamed Ousmane y viceversa: el último facilitando reuniones con funcionarios públicos y el primero desempeñando una función fundamental para aumentar la influencia de Ousmane en la región de Tombuctú. Houka Houka ha participado en la mayoría de las reuniones comunitarias organizadas por Mohamed Ousmane desde 2017, lo cual ha contribuido a la notoriedad y la credibilidad de este en la región, y participó en la ceremonia de fundación de la *Coalition des Mouvements de l'Entente* (CME) (Coalición de Movimientos por el Entendimiento), a la que dio su bendición en público.

La zona de influencia de Houka Houka se ha ampliado recientemente más hacia el este, a la región de Ber (bastión de los árabes berabich ubicado 50 km al este de Tombuctú), y en el norte de Tombuctú. Aunque no procede de una familia de cadíes y solo es Cadí desde 2012, Houka Houka pudo ampliar su autoridad como Cadí y su capacidad de mantener el orden público en determinadas zonas sirviéndose de activos de Al-Furqan y del temor que esa organización terrorista inspira en la región de Tombuctú mediante ataques complejos contra las fuerzas de defensa y seguridad internacionales y malienses y asesinatos selectivos.

Por consiguiente, Houka Houka Ag Alhousseini, al apoyar a Mohamed Ousmane y obstruir el Acuerdo, pone en peligro la aplicación de este y supone una amenaza para la paz, la seguridad y la estabilidad de Malí en general.

6. MAHRI SIDI AMAR BEN DAHA (alias a) Yoro Ould Daha b) Yoro Ould Daya c) Sidi Amar Ould Daha d) Yoro)

Designación: jefe de Estado Mayor adjunto de la coordinadora regional del *Mécanisme opérationnel de coordination* (MOC) (Mecanismo Operacional de Coordinación) de Gao

Fecha de nacimiento: 1 de enero de 1978

Lugar de nacimiento: Djebcock, Mali

Nacionalidad: Mali

N.º de identificación nacional maliense: 11262/1547

Dirección Golf Rue 708 Door 345, Gao, Mali

Fecha de inclusión en la lista por las Naciones Unidas: 10 de julio de 2019

Información suplementaria: Mahri Sidi Amar Ben Daha es un líder de la comunidad árabe de los Lehmar de la región de Gao y jefe de Estado Mayor del ala progubernamental del *Mouvement Arabe de l'Azawad* (MAA) (Movimiento Árabe de Azawad), asociado a la coalición de la *Plateforme des mouvements du 14 juin 2014 d'Alger* (*Plateforme*) (Plataforma de los Movimientos del 14 de junio de 2014 de Argel).

Información adicional

Mahri Sidi Amar Ben Daha se incluye en la lista de conformidad con el párrafo 8 b) de la Resolución 2374 (2017) por adoptar medidas que obstruyen u obstruyen mediante una demora prolongada o ponen en peligro la aplicación del Acuerdo.

Ben Daha fue oficial de alto rango de la policía islámica que realizaba operaciones en Gao cuando el *Mouvement pour l'unauté et le jihad en Afrique de l'Ouest* (MUJAO), (QDe.134) (Movimiento para la Unidad y la Yihad en África Occidental) controlaba la ciudad, de junio de 2012 a enero de 2013. En la actualidad es jefe de Estado Mayor adjunto de la coordinadora regional del *Mécanisme opérationnel de coordination* (MOC) (Mecanismo Operacional de Coordinación) de Gao.

El 12 de noviembre de 2018, la Plataforma en Bamako declaró que no participaría en las siguientes consultas regionales, que estaba previsto celebrar del 13 al 17 de noviembre de conformidad con la hoja de ruta de marzo de 2018 acordada por todas las partes en el Acuerdo para la Paz y la Reconciliación en marzo de 2018. Al día siguiente, en Gao, el jefe de Estado Mayor del componente de Ganda Koy de la *Coordination des mouvements et fronts patriotes de résistance* (CMFPR)-*Plateforme* (Coordinadora de Movimientos y Frentes Patrióticos de Resistencia-Plataforma) celebró una reunión de coordinación con representantes del Movimiento Árabe de Azawad (MAA)-Plataforma para impedir que tuvieran lugar las consultas. El bloqueo fue coordinado con la dirección de la Plataforma en Bamako, el MAA-Plataforma y el diputado del Parlamento Mohamed Ould Mataly.

Del 14 al 18 de noviembre de 2018, decenas de combatientes del MAA-Plataforma, junto con los de las facciones de la CMFPR, obstruyeron la celebración de las consultas regionales. Bajo la dirección de Ben Daha y con la participación de este, al menos seis camionetas del MAA-Plataforma fueron colocadas ante el gobierno de Gao y sus inmediaciones. También fueron avistados dos vehículos del MOC atribuidos al MAA-Plataforma en el lugar de los hechos.

El 17 de noviembre de 2018 tuvo lugar un incidente entre los elementos armados que bloqueaban el acceso al gobierno y una patrulla de las Fuerzas Armadas Malenses que pasaba por la zona, pero se le puso fin antes de que pudiera agravarse y constituir una violación del alto el fuego. El 18 de noviembre de 2018, 12 vehículos en total y elementos armados pusieron fin al bloqueo del gobierno tras la ronda de negociaciones más reciente con el gobernador de Gao.

El 18 de noviembre de 2018, 12 vehículos en total y elementos armados pusieron fin al bloqueo del gobierno tras la ronda de negociaciones más reciente con el gobernador de Gao. También participó en la reunión Ahmoudou Ag Asriw (MLi.001), a quien se han impuesto sanciones y a quien Ben Daha apoya y defiende.

Por consiguiente, al bloquear efectivamente las conversaciones sobre disposiciones clave del Acuerdo para la Paz y la Reconciliación relacionadas con la reforma de la estructura territorial del norte de Malí, Ben Daha ha obstruido la aplicación del Acuerdo. Además, apoya a una persona que se considera que pone en peligro la aplicación del Acuerdo mediante su involucramiento en violaciones del alto el fuego y actividades relacionadas con la delincuencia organizada.

7. MOHAMED BEN AHMED MAHRI [alias a) Mohammed Rougi b) Mohamed Ould Ahmed Deya c) Mohamed Ould Mahri Ahmed Daya d) Mohamed Rougie e) Mohamed Rouggy f) Mohamed Rouji]

Fecha de nacimiento: 1 de enero de 1979

Lugar de nacimiento: Tabankort, Mali

Nacionalidad Mali

Número de pasaporte: a) AA00272627 b) AA0263957

Dirección Bamako, Mali

Fecha de inclusión en la lista por las Naciones Unidas: 10 de julio de 2019

Información suplementaria: Mohamed Ben Ahmed Mahri es un empresario de la comunidad árabe de los Lehmar de la región de Gao que anteriormente colaboró con el *Mouvement pour l'unicité et le Jihad en Afrique de l'Ouest* (MUJAO) (QDe.134).

Información adicional

Mohamed Ben Ahmed Mahri fue incluido en la lista de conformidad con el párrafo 8, letra c), de la Resolución 2374 (2017) por actuar en representación, en nombre o a instancias de las personas y entidades mencionadas en el párrafo 8, letras a) y b), de la Resolución 2374 (2017), o brindarles de otro modo apoyo o financiación, entre otras cosas mediante los recursos provenientes de la delincuencia organizada, incluidos la producción y el tráfico de estupefacientes y sus precursores originados en Mali o en tránsito por ese país; la trata de personas, el tráfico de migrantes y el contrabando y tráfico de armas, así como el tráfico de bienes culturales.

Entre diciembre de 2017 y abril de 2018, Mohamed Ben Ahmed Mahri dirigió una operación de tráfico de más de 10 toneladas de cannabis marroquí, transportado en camiones frigoríficos a través de Mauritania, Mali, Burkina Faso y Níger. En la noche del 13 al 14 de junio de 2018 se confiscó una cuarta parte del cargamento en Niamey, mientras que al parecer un grupo rival sustrajo las tres cuartas partes restantes en la noche del 12 y 13 de abril de 2018.

En diciembre de 2017, Mohamed Ben Ahmed Mahri se encontraba en Niamey con un ciudadano maliense para preparar la operación. Este último fue detenido en Niamey después de haber volado desde Marruecos con dos ciudadanos marroquíes y dos argelinos los días 15 y 16 de abril de 2018 para intentar recuperar el cannabis robado. También fueron detenidos tres de sus asociados, entre ellos un ciudadano marroquí, que había sido condenado en Marruecos en 2014 a cinco meses de prisión por tráfico de drogas.

Mohamed Ben Ahmed Mahri dirige el tráfico de resina de cannabis hacia Níger directamente a través del norte de Mali, utilizando convoyes dirigidos por miembros del *Groupe d'autodéfense des Touaregs Imghad et leurs allies* (GATIA), incluido el individuo sancionado Ahmoudou Ag Asriw (MLi.001). Mohamed Ben Ahmed Mahri compensó a Asriw por el uso de estos convoyes. Estos convoyes suelen generar enfrentamientos con competidores asociados a la *Coordination des Mouvements de l'Azawad* (CMA).

Utilizando los beneficios económicos obtenidos en el tráfico de estupefacientes, Mohamed Ben Ahmed Mahri presta su apoyo a los grupos armados terroristas, en particular a la entidad sancionada Al-Mourabitoun (QDe.141), intentando sobornar a los funcionarios para que liberen a los combatientes detenidos y facilitando la integración de los combatientes en el *Mouvement Arabe de l'Azawad* (MAA) (*Plateforme*).

Por lo tanto, mediante el producto de la delincuencia organizada, Mohamed Ben Ahmed Mahri apoya a una persona identificada en virtud del párrafo 8, letra b), de la Resolución 2374 (2007) como una amenaza para la aplicación del Acuerdo para la Paz y la Reconciliación en Mali, además de a un grupo terrorista incluido en la lista en virtud de la Resolución 1267.

8. MOHAMED OULD MATALY

Designación: Miembro del Parlamento

Fecha de nacimiento: 1958

Nacionalidad Mali

Número de pasaporte: D9011156

Dirección Golf Rue 708 Door 345, Gao, Mali

Fecha de inclusión en la lista por las Naciones Unidas: 10 de julio de 2019

Información suplementaria: Mohamed Ould Mataly es el antiguo alcalde de Bourem y actual miembro del Parlamento por la circunscripción de Bourem, parte del *Rassamblement pour le Mali* (RPM, partido político del presidente Ibrahim Boubacar Keita). Pertenece a la comunidad árabe de los Lehmar y es un miembro influyente del ala progubernamental del *Mouvement Arabe de l'Azawad* (MAA), asociado a la coalición de la *Plateforme des mouvements du 14 juin 2014 d'Alger* (*Plateforme*).

Información adicional

Mohamed Ould Mataly se incluye en la lista de conformidad con el párrafo 8, letra b) de la Resolución 2374 (2017) por adoptar medidas que obstruyen mediante una demora prolongada o ponen en peligro la aplicación del Acuerdo.

El 12 de noviembre de 2018, la Plataforma de Bamako declaró que no participaría en las próximas consultas regionales, que se celebrarían del 13 al 17 de noviembre de conformidad con la hoja de ruta de marzo de 2018 acordada por todas las partes en el Acuerdo para la Paz y la Reconciliación en marzo de 2018. Al día siguiente, en Gao, el jefe de Estado Mayor del componente de Ganda Koy de la *Coordination des mouvements et fronts patriotes de résistance (CMFPR)-Plateforme* (Coordinadora de Movimientos y Frentes Patrióticos de Resistencia -Plataforma) celebró una reunión de coordinación con representantes del Movimiento Árabe de Azawad (MAA)-Plataforma para impedir que tuvieran lugar las consultas. El bloqueo se coordinó bajo la dirección de la *Plateforme* en Bamako, la MAA-*Plateforme*, así como del miembro del parlamento Mohamed Ould Mataly.

Su estrecho colaborador Mahri Sidi Amar Ben Daha, alias Yoro Ould Daha, que reside en su propiedad en Gao, participó en el bloqueo del lugar de la consulta en el despacho del gobernador durante este período.

Además, el 12 de julio de 2016, Ould Mataly fue también uno de los instigadores de manifestaciones hostiles a la aplicación del Acuerdo.

Por consiguiente, al bloquear efectivamente las conversaciones sobre disposiciones clave del Acuerdo para la Paz y la Reconciliación relacionadas con la reforma de la estructura territorial del norte de Mali, Ould Mataly ha obstaculizado y retrasado la aplicación del Acuerdo.

Por último, Ould Mataly ha solicitado la liberación de miembros de su comunidad capturados en operaciones antiterroristas. Mediante su participación en la delincuencia organizada y su asociación con grupos armados terroristas, Mohamed Ould Mataly amenaza la aplicación del Acuerdo.».

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1217 DE LA COMISIÓN**de 17 de julio de 2019****relativa a las normas armonizadas para los equipos de flotación individuales/chalecos salvavidas elaboradas en apoyo de la Directiva 89/686/CEE del Consejo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012 sobre la normalización europea, por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión n.º 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁾, y en particular su artículo 11, apartado 1, letra b),

Considerando lo siguiente:

- (1) Con arreglo al artículo 5, apartado 2, de la Directiva 89/686/CEE del Consejo⁽²⁾, los Estados miembros deben suponer que los equipos de protección individual (EPI) a los que se refiere el apartado 2 del artículo 8 cumplen las exigencias esenciales establecidas en el artículo 3 si lleva el marcado «CE» y para los cuales el fabricante pueda presentar, además de la declaración a la que se refiere el artículo 12, la certificación del organismo notificado contemplado en el artículo 9 por la que se declara su conformidad con las normas nacionales que les correspondan, por las que se transponen las normas armonizadas, reconocida en el examen CE de tipo, de acuerdo con el primer guion de las letras a) y b) del apartado 4 del artículo 10.
- (2) En septiembre de 2014, Suecia presentó una objeción formal en relación con las normas EN ISO 12402-2:2006 «Equipos de flotación individuales. Parte 2: Chalecos salvavidas, nivel de rendimiento 275. Requisitos de seguridad (ISO 12402-2:2006)», modificada por las normas EN ISO 12402-2:2006/A1:2010 y EN ISO 12402-3:2006 «Equipos de flotación individuales. Parte 3: Chalecos salvavidas, nivel de rendimiento 150. Requisitos de seguridad (ISO 12402-3:2006)», modificada por las normas EN ISO 12402-3:2006/A1:2010 y EN ISO 12402-4:2006 «Equipos de flotación individuales. Parte 4: Chalecos salvavidas, nivel de rendimiento 100. Requisitos de seguridad (ISO 12402-4:2006)», modificada por la norma EN ISO 12402-4:2006/A1:2010. En el momento de la objeción, las referencias de las normas estaban publicadas, con fecha de 11 de abril de 2014, en la Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 89/686/CEE del Consejo, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los equipos de protección individual⁽³⁾. Las normas fueron publicadas por última vez el 27 de marzo de 2018 en la Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 89/686/CEE del Consejo, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los equipos de protección individual⁽⁴⁾. De conformidad con dicha Comunicación, las normas armonizadas en cuestión siguen confiriendo presunción de conformidad únicamente con la Directiva 89/686/CEE y solo hasta el 20 de abril de 2019. Dicha presunción de conformidad con arreglo a la Directiva 89/686/CEE dejará de tener efecto a partir del 21 de abril de 2019. Además, con arreglo al artículo 47, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/425 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁵⁾, los Estados miembros no deben impedir la comercialización de los productos a los que se aplique la Directiva 89/686/CEE que sean conformes con ella y se hayan introducido en el mercado antes del 21 de abril de 2019.
- (3) El motivo de la objeción formal era el supuesto incumplimiento de las normas citadas de las exigencias esenciales de salud y seguridad establecidas en el anexo II de la Directiva 89/686/CEE, en particular los puntos 1.1.1, sobre principios de concepción; ergonomía, 1.2.1, sobre inocuidad de los EPI; ausencia de riesgos y demás factores de molestia «endógenos», y 3.4, sobre prevención del ahogamiento (chalecos de seguridad, chalecos salvavidas y trajes de salvamento) con respecto a los chalecos salvavidas inflables.

⁽¹⁾ DO L 316 de 14.11.2012, p. 12.

⁽²⁾ Directiva 89/686/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los equipos de protección individual (DO L 399 de 30.12.1989, p. 18).

⁽³⁾ DO C 110 de 11.4.2014, p. 77.

⁽⁴⁾ DO C 113 de 27.3.2018, p. 3.

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) 2016/425 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, relativo a los equipos de protección individual y por el que se deroga la Directiva 89/686/CEE del Consejo (DO L 81 de 31.3.2016, p. 51).

- (4) La objeción formal presentada por Suecia se refiere un accidente en el lugar de trabajo en el que un empleado que llevaba puesto un chaleco salvavidas inflable equipado con un dispositivo de inflado automático cayó en agua fría y el chaleco salvavidas no se infló. Una serie de investigaciones llevadas a cabo por la Autoridad Sueca del Entorno Laboral concluyeron que el chaleco salvavidas no se infló porque el cartucho de gas se había desprendido y descosido parcialmente debido a los movimientos del cuerpo, los factores medioambientales y las operaciones que se llevaron a cabo durante su utilización. Si el cilindro de gas se desprende, el chaleco salvavidas inflable deja de ser seguro y no mantiene sus propiedades protectoras durante toda su utilización, por lo que el producto deja de proteger contra el riesgo de ahogamiento. Asimismo, la Autoridad Sueca del Entorno Laboral ha informado de otros accidentes e incidentes que afectaron tanto a usuarios profesionales como consumidores y en los que se encontraron cilindros de gas sueltos o desprendidos en varios chalecos salvavidas inflables. Además, se ha constatado que algunas marcas de chalecos salvavidas inflables carecen de ventanilla de indicación, por lo que, durante la utilización del producto, no hay ninguna indicación de si este es seguro o no, o, en caso de que el chaleco salvavidas inflable sí cuente con una ventanilla de indicación, esta no es visible para el usuario durante su uso debido a su posición en el chaleco salvavidas.
- (5) En consecuencia, Suecia detectó una deficiencia de las normas armonizadas mencionadas anteriormente. Dicha deficiencia consiste en la ausencia de exigencias para garantizar que el cartucho de gas del chaleco salvavidas inflable no se desprenda ni se descosa durante la utilización y, como consecuencia de ello, el chaleco salvavidas pierda su función protectora, en particular cuando el usuario esté expuesto al riesgo de ahogamiento. En ausencia de tal exigencia, no se puede garantizar que la función protectora del chaleco salvavidas inflable se mantenga en todas las circunstancias de uso razonables y con un comportamiento previsible del usuario, independientemente de que se trate de uso privado o profesional.
- (6) El Comité Técnico 162 del Comité Europeo de Normalización (CEN) («CEN/TC 162») respondió a la objeción formal presentada por Suecia afirmando que el accidente mencionado no se debía a una deficiencia de las normas armonizadas en cuestión. De acuerdo con su evaluación, el desprendimiento del cartucho de gas se debía a un diseño defectuoso del chaleco salvavidas inflable que no se detectó antes de introducir el producto en el mercado. De haberse llevado a cabo una evaluación adecuada del riesgo con secuencias de formación y mantenimiento para el usuario, se habría equipado al chaleco salvavidas con un dispositivo de inflado distinto y mejorado, a fin de prevenir accidentes.
- (7) Suecia respondió a la información proporcionada por el Comité CEN/TC 162 afirmando que el problema no se debía a un diseño defectuoso del chaleco salvavidas inflable, puesto que este se había diseñado de acuerdo con las disposiciones pertinentes de las normas armonizadas mencionadas. Insistió en que el problema se debe a que dichas normas no contienen exigencias específicas sobre una función de bloqueo que impida que el cartucho de gas se desprenda o se suelte durante su uso, lo que, a su vez, impide que el chaleco salvavidas inflable proteja contra el ahogamiento.
- (8) Habiendo examinado las normas armonizadas EN ISO 12402-2:2006 modificada por EN ISO 12402-2:2006/A1:2010, EN ISO 12402-3:2006 modificada por EN ISO 12402-3:2006/A1:2010 y EN ISO 12402-4:2006 modificada por EN ISO 12402-4:2006/A1:2010, junto con los representantes de los Estados miembros y las partes interesadas del grupo de trabajo sobre equipos de protección individual, la Comisión concluyó que las disposiciones de dichas normas armonizadas destinadas a cubrir las exigencias esenciales de salud y seguridad establecidas en los puntos 1.1.1, sobre Principios de concepción; ergonomía, 1.2.1, sobre inocuidad de los EPI; ausencia de riesgos y demás factores de molestia «endógenos», y 3.4, sobre prevención del ahogamiento (chalecos de seguridad, chalecos salvavidas y trajes de salvamento) del anexo II de la Directiva 89/686/CEE no hacen frente adecuadamente a los riesgos relacionados, en particular al riesgo de ahogamiento en el caso de los chalecos salvavidas inflables. En efecto, las normas armonizadas pertinentes no contienen requisitos específicos para garantizar que el dispositivo de inflado funcione correctamente, en todas las circunstancias de uso y con un comportamiento previsible del usuario, para que proteja adecuadamente contra el riesgo de ahogamiento. Por consiguiente, se ha constatado que los productos diseñados y fabricados de conformidad con dichas normas siguen causando accidentes e incidentes que afectan a usuarios profesionales y a consumidores.
- (9) No obstante, la Comisión considera que las demás disposiciones de las normas armonizadas pertinentes, que no son objeto de la objeción formal, continúan siendo válidas para conferir la presunción de conformidad con las exigencias esenciales de salud y seguridad de la Directiva 89/686/CEE que pretenden cubrir.
- (10) Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, las referencias de las normas armonizadas EN ISO 12402-2:2006 modificada por EN ISO 12402-2:2006/A1:2010, EN ISO 12402-3:2006 modificada por EN ISO 12402-3:2006/A1:2010 y EN ISO 12402-4:2006 modificada por EN ISO 12402-4:2006/A1:2010, publicadas el 27 de marzo de 2018 en la Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 89/686/CEE del Consejo, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los equipos de protección individual, deben mantenerse, con una restricción, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La restricción debe excluir las disposiciones específicas de dichas normas destinadas a cubrir las exigencias esenciales de salud y seguridad establecidas en los puntos 1.1.1, sobre principios de concepción; ergonomía, 1.2.1, sobre inocuidad de los EPI; ausencia de riesgos y demás factores de molestia «endógenos», y 3.4, sobre prevención del ahogamiento (chalecos de seguridad, chalecos salvavidas y trajes de salvamento) del anexo II de la Directiva 89/686/CEE.

- (11) A fin de garantizar que la restricción se aplique lo antes posible, la presente Decisión debe entrar en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
- (12) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 22 del Reglamento (UE) n.º 1025/2012.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las referencias de las normas armonizadas para los equipos de flotación individuales/chalecos salvavidas elaboradas en apoyo de la Directiva 89/686/CEE, enumeradas en el anexo de la presente Decisión y publicadas, el 27 de marzo de 2018, en la Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 89/686/CEE del Consejo, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los equipos de protección individual, se mantienen, con una restricción, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 2

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

Hecho en Bruselas, el 17 de julio de 2019.

Por la Comisión

El Presidente

Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Cuadro. Lista de referencias de normas armonizadas que se mantienen con una restricción en el Diario Oficial de la Unión Europea.

N.º	Referencia de la norma
1.	EN ISO 12402-4:2006 Equipos de flotación individuales. Parte 2: Chalecos salvavidas, nivel de rendimiento 275. Requisitos de seguridad (ISO 12402-2:2006) EN ISO 12402-2:2006/A1:2010
2.	EN ISO 12402-3:2006 Equipos de flotación individuales. Parte 3: Chalecos salvavidas, nivel de rendimiento 150. Requisitos de seguridad (ISO 12402-3:2006) EN ISO 12402-3:2006/A1:2010
3.	EN ISO 12402-4:2006 Equipos de flotación individuales. Parte 4: Chalecos salvavidas, nivel de rendimiento 100. Requisitos de seguridad (ISO 12402-4:2006) EN ISO 12402-4:2006/A1:2010

Aviso: las referencias de las normas armonizadas enumeradas en el cuadro anterior se mantienen en el *Diario Oficial de la Unión Europea* con la siguiente restricción:

- a) la aplicación de las disposiciones 5.6.1.1, 5.6.1.2 y 5.6.1.4 de cada una de las normas no confiere una presunción de conformidad con las exigencias esenciales de salud y seguridad establecidas en el punto 1.1.1 del anexo II de la Directiva 89/686/CEE;
- b) la aplicación de las disposiciones 5.3.2, 5.3.3, 5.6.1.3, 5.6.1.6 y 5.6.1.7 de cada una de las normas no confiere una presunción de conformidad con las exigencias esenciales de salud y seguridad establecidas en el punto 1.2.1 del anexo II de la Directiva 89/686/CEE;
- c) la aplicación de las disposiciones 5.2, 5.3.1, 5.3.3, 5.3.4 y 5.6.2.5 de cada una de las normas no confiere una presunción de conformidad con las exigencias esenciales de salud y seguridad establecidas en el punto 3.4 del anexo II de la Directiva 89/686/CEE.

ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGANOS CREADOS MEDIANTE ACUERDOS INTERNACIONALES

DECISIÓN N.º 1/2018 DEL CONSEJO DE ASOCIACIÓN UE-UCRANIA

de 2 de julio de 2018

por la que se complementa el título IV, capítulo 1, anexo I-A, del Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica y sus Estados miembros, por una parte, y Ucrania, por otra [2019/1218]

EL CONSEJO DE ASOCIACIÓN UE-UCRANIA,

Visto el Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica y sus Estados miembros, por una parte, y Ucrania, por otra (⁽¹⁾), firmado en Bruselas el 27 de junio de 2014,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 486 del Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica y sus Estados miembros, por una parte, y Ucrania, por otra (en lo sucesivo, «Acuerdo»), determinadas partes del Acuerdo, incluidas las disposiciones sobre eliminación de derechos de aduana y el anexo I-A correspondiente del título IV, capítulo 1, del Acuerdo, se aplican provisionalmente desde el 1 de enero de 2016.
- (2) En el Reglamento (UE) n.º 374/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (⁽²⁾) se estableció unilateralmente un régimen preferencial que permitía la reducción o la eliminación de derechos de aduana sobre las mercancías originarias de Ucrania de conformidad con el anexo I de dicho Reglamento.
- (3) Tal régimen preferencial correspondía a las concesiones arancelarias que se aplicarían en el transcurso del primer año de aplicación del Acuerdo de conformidad con su título IV, capítulo 1, anexo I-A.
- (4) En el Reglamento (UE) n.º 1150/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (⁽³⁾) se introdujo, entre otras cosas, una aclaración sobre la reducción específica que debe aplicarse al tipo base de los derechos de aduana en cada «categoría de escalonamiento» a que se hace referencia en el anexo I de dicho Reglamento.
- (5) En aras de la claridad del Acuerdo, es necesaria una aclaración equivalente para especificar la reducción que debe aplicarse al tipo base de los derechos de aduana para todos los años siguientes en cada «categoría de escalonamiento» a que se hace referencia en el título IV, capítulo 1, anexo I-A, del Acuerdo. Tales modalidades de desarme arancelario se corresponden con el entendimiento mutuo alcanzado con Ucrania durante la negociación y serán aplicadas por ambas Partes en el Acuerdo.
- (6) En el artículo 463, apartado 2, del Acuerdo se establece que el Consejo de Asociación es un foro de intercambio de información sobre las medidas de aplicación y ejecución.
- (7) En el artículo 463, apartado 3, del Acuerdo se establece que el Consejo de Asociación puede actualizar o modificar los anexos del Acuerdo.
- (8) Procede, por tanto, que el Consejo de Asociación UE-Ucrania adopte una decisión por la que se complemente el título IV, capítulo 1, anexo I-A, del Acuerdo.

(¹) DO L 161 de 29.5.2014, p. 3.

(²) Reglamento (UE) n.º 374/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo a la reducción o la eliminación de derechos de aduana sobre mercancías originarias de Ucrania (DO L 118 de 22.4.2014, p. 1).

(³) Reglamento (UE) n.º 1150/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de octubre de 2014, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 374/2014, relativo a la reducción o la eliminación de derechos de aduana sobre mercancías originarias de Ucrania (DO L 313 de 31.10.2014, p. 1).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se añade un nuevo apéndice C en el título IV, capítulo 1, anexo I-A, del Acuerdo, tal como figura en el anexo de la presente Decisión, a fin de aclarar la aplicación de la reducción del tipo base de derechos de aduana que debe aplicarse para todos los años siguientes en cada «categoría de escalonamiento» a que se hace referencia en el título IV, capítulo 1, anexo I-A, del Acuerdo.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 2 de julio de 2018.

Por el Consejo de Asociación

La Presidenta

F. MOGHERINI

ANEXO

APÉNDICE C DEL TÍTULO IV, CAPÍTULO 1, ANEXO I-A, DEL ACUERDO

ELIMINACIÓN DE DERECHOS DE ADUANA

LISTAS DE ELIMINACIÓN ARANCELARIA ENTRE LAS PARTES PARA MERCANCÍAS ORIGINARIAS DE LA OTRA PARTE

El presente apéndice aclara la reducción del tipo base de los derechos de aduana que debe aplicarse en cada «categoría de escalonamiento».

1. Salvo que se disponga algo distinto en las listas de eliminación arancelaria entre las Partes que figuran en el título IV, capítulo 1, anexo I-A (en lo sucesivo, «listas»), las aclaraciones siguientes serán aplicables a la eliminación de los derechos de aduana con arreglo al artículo 29 (Eliminación de derechos de aduana sobre las importaciones) del título IV (Comercio y cuestiones relacionadas con el comercio) del Acuerdo:
 - a) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias de Ucrania o de la UE (en lo sucesivo, «mercancías originarias») establecidos en las líneas arancelarias de la categoría de escalonamiento «0» de las listas quedarán completamente eliminados y estas mercancías quedarán libres de derechos de aduana a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo;
 - b) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias de la categoría de escalonamiento «1» de las listas se eliminarán en dos etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán libres de derechos de aduana;
 - c) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias de la categoría de escalonamiento «2» de las listas se eliminarán en tres etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán libres de derechos de aduana;
 - d) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias de la categoría de escalonamiento «3» de las listas se eliminarán en cuatro etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán libres de derechos de aduana;
 - e) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias de la categoría de escalonamiento «5» de las listas se eliminarán en seis etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán libres de derechos de aduana;
 - f) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias de la categoría de escalonamiento «7» de las listas se eliminarán en ocho etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán libres de derechos de aduana;
 - g) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias de la categoría de escalonamiento «10» de las listas se eliminarán en once etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán libres de derechos de aduana;
 - h) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias señaladas con la mención «20 % en cinco años» en las listas se reducirán un 20 % en seis etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán sujetas a un derecho de aduana equivalente al tipo base reducido en un 20 %;
 - i) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias señaladas con la mención «20 % en diez años» en las listas se reducirán un 20 % en once etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán sujetas a un derecho de aduana equivalente al tipo base reducido en un 20 %;
 - j) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias señaladas con la mención «30 % en cinco años» en las listas se reducirán un 30 % en seis etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán sujetas a un derecho de aduana equivalente al tipo base reducido en un 30 %;
 - k) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias señaladas con la mención «50 % en cinco años» en las listas se reducirán un 50 % en seis etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán sujetas a un derecho de aduana equivalente al tipo base reducido en un 50 %;

- l) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias señaladas con la mención «50 % en siete años» en las listas se reducirán un 50 % en ocho etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán sujetas a un derecho de aduana equivalente al tipo base reducido en un 50 %;
 - m) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias señaladas con la mención «50 % en diez años» en las listas se reducirán un 50 % en once etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán sujetas a un derecho de aduana equivalente al tipo base reducido en un 50 %;
 - n) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias señaladas con la mención «60 % en cinco años» en las listas se reducirán un 60 % en seis etapas iguales, que comenzarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tras lo cual estas mercancías quedarán sujetas a un derecho de aduana equivalente al tipo base reducido en un 60 %;
 - o) los derechos de aduana sobre las mercancías originarias establecidos en las líneas arancelarias de la categoría de escalonamiento «exención *ad valorem* (precio de entrada ⁽¹⁾)» de las listas se eliminarán en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo; esta liberalización afecta únicamente al derecho *ad valorem*; se mantienen los derechos específicos vinculados al sistema de precios de entrada aplicable a estas mercancías originarias.
2. El tipo base y la categoría de escalonamiento para determinar el tipo de derecho de aduana aplicable en cada etapa de reducción a una línea arancelaria se indican en la línea arancelaria correspondiente de la lista.
 3. A efectos de la eliminación de derechos de aduana, el tipo de los derechos de aduana aplicables en cada etapa se redondeará al menos hasta la décima de punto porcentual más próxima o, si el tipo del derecho de aduana se expresa en unidades monetarias, al menos hasta la décima más próxima de la unidad monetaria oficial de la Parte.
 4. A efectos del presente apéndice, la primera reducción tendrá lugar a la entrada en vigor del Acuerdo, y cada reducción sucesiva tendrá efecto el 1 de enero del año correspondiente.
 5. Si la entrada en vigor del Acuerdo corresponde a una fecha posterior al 1 de enero y anterior al 31 de diciembre del mismo año, la cantidad del contingente será prorrteada de manera proporcional para el resto del año civil.

⁽¹⁾ Véase el anexo 2 del anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1).

III

(Otros actos)

ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 31/2019

de 29 de marzo de 2019

por la que se modifica el anexo I (Cuestiones veterinarias y fitosanitarias) del Acuerdo EEE
[2019/1219]

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo en lo sucesivo «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/138 de la Comisión, de 29 de enero de 2019, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1356/2004, (CE) n.º 1464/2004, (CE) n.º 786/2007, (CE) n.º 971/2008, (UE) n.º 1118/2010, (UE) n.º 169/2011 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 888/2011 y (UE) n.º 667/2013 en lo que respecta al nombre del titular de la autorización de aditivos para piensos ⁽¹⁾.
- (2) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/146 de la Comisión, de 30 de enero de 2019, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/502, relativo a la autorización del preparado de *Saccharomyces cerevisiae* NCYC R 404 como aditivo en la alimentación de vacas lecheras ⁽²⁾.
- (3) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/221 de la Comisión, de 6 de febrero de 2019, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 785/2007, (CE) n.º 379/2009, (CE) n.º 1087/2009, (UE) n.º 9/2010 y (UE) n.º 337/2011 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 389/2011, (UE) n.º 528/2011, (UE) n.º 840/2012, (UE) n.º 1021/2012, (UE) 2016/899, (UE) 2016/997, (UE) 2017/440 y (UE) 2017/896 en lo que respecta al nombre del titular de la autorización y del representante del titular de la autorización de determinados aditivos para piensos ⁽³⁾.
- (4) La presente Decisión se refiere a legislación sobre piensos. Dicha legislación no se aplicará a Liechtenstein mientras la aplicación del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza relativo al comercio de productos agrícolas incluya a dicho país, como se recoge en las adaptaciones sectoriales del anexo I del Acuerdo EEE. La presente Decisión no es, por tanto, aplicable a Liechtenstein.
- (5) Procede, por tanto, modificar el anexo I del Acuerdo EEE en consecuencia.

⁽¹⁾ DO L 26 de 30.1.2019, p. 1.⁽²⁾ DO L 27 de 31.1.2019, p. 12.⁽³⁾ DO L 35 de 7.2.2019, p. 28.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El capítulo II del anexo I del Acuerdo EEE queda modificado como sigue:

- 1) En los puntos 1zz [Reglamento (CE) n.º 1356/2004 de la Comisión], 1zzc [Reglamento (CE) n.º 1464/2004 de la Comisión], 1zzzw [Reglamento (CE) n.º 786/2007 de la Comisión], 1zzzxt [Reglamento (CE) n.º 971/2008 de la Comisión], 2q [Reglamento (UE) n.º 1118/2010 de la Comisión], 2zo [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 888/2011 de la Comisión] y 2zv [Reglamento (UE) n.º 169/2011 de la Comisión], se añade el siguiente guion:

«— **32019 R 0138**: Reglamento de Ejecución (UE) 2019/138 de la Comisión, de 29 de enero de 2019 (DO L 26 de 30.1.2019, p. 1).»

- 2) En el punto 86 [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 667/2013 de la Comisión], se añade lo siguiente:

«, modificado por:

— **32019 R 0138**: Reglamento de Ejecución (UE) 2019/138 de la Comisión, de 29 de enero de 2019 (DO L 26 de 30.1.2019, p. 1).»

- 3) En los puntos 1zzzv [Reglamento (CE) n.º 785/2007 de la Comisión], 1zzzz [Reglamento (CE) n.º 379/2009 de la Comisión], 1zzzzr [Reglamento (CE) n.º 1087/2009 de la Comisión], 2y [Reglamento (UE) n.º 337/2011 de la Comisión], 2zd [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 389/2011 de la Comisión], 2zh [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 528/2011 de la Comisión], 62 [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 840/2012 de la Comisión], 69 [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1021/2012 de la Comisión], 167 [Reglamento de Ejecución (UE) 2016/899 de la Comisión], 171 [Reglamento de Ejecución (UE) 2016/997 de la Comisión], 205 [Reglamento de Ejecución (UE) 2017/440 de la Comisión] y 211 [Reglamento de Ejecución (UE) 2017/896 de la Comisión] se añade lo siguiente:

«, modificado por:

— **32019 R 0221**: Reglamento de Ejecución (UE) 2019/221 de la Comisión, de 6 de febrero de 2019 (DO L 35 de 7.2.2019, p. 28).»

- 4) En el punto 1zzzzx [Reglamento (UE) n.º 9/2010 de la Comisión], se añade el siguiente guion:

«— **32019 R 0221**: Reglamento de Ejecución (UE) 2019/221 de la Comisión, de 6 de febrero de 2019 (DO L 35 de 7.2.2019, p. 28).»

- 5) En el punto 129 [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2015/502 de la Comisión], se añade lo siguiente:

«, modificado por:

— **32019 R 0146**: Reglamento de Ejecución (UE) 2019/146 de la Comisión, de 30 de enero de 2019 (DO L 27 de 31.1.2019, p. 12).»

Artículo 2

Los textos de los Reglamentos de Ejecución (UE) 2019/138, (UE) 2019/146 y (UE) 2019/221 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 29 de marzo de 2019, siempre que se hayan transmitido todas las notificaciones previstas en el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*).

(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 32/2019**de 29 de marzo de 2019****por la que se modifica el anexo VI (Seguridad social) del Acuerdo EEE [2019/1220]**

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo en lo sucesivo «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento (UE) 2019/500 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, por el que se establecen medidas de contingencia en el ámbito de la coordinación de la seguridad social a raíz de la retirada del Reino Unido de la Unión (¹).
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo VI del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Después del punto 1 [Reglamento (CE) n.º 883/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo] del anexo VI del Acuerdo EEE, se inserta el punto siguiente:

«1a. **32019 R 0500**: Reglamento (UE) 2019/500 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, por el que se establecen medidas de contingencia en el ámbito de la coordinación de la seguridad social a raíz de la retirada del Reino Unido de la Unión (DO L 85I de 27.3.2019, p. 35).»

Artículo 2

Los textos del Reglamento (UE) 2019/500 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 29 de marzo de 2019 o el primer día siguiente a la última notificación de conformidad con el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*), si esta fuera posterior.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

(¹) DO L 85I de 27.3.2019, p. 35.

(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 35/2019**de 29 de marzo de 2019****por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1221]**

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE la Decisión de Ejecución (UE) 2017/1857 de la Comisión, de 13 de octubre de 2017, relativa al reconocimiento de las disposiciones jurídicas, de supervisión y de ejecución de los Estados Unidos de América aplicables a las operaciones de derivados supervisadas por la *Commodity Futures Trading Commission* como equivalentes a una serie de requisitos establecidos en el artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los derivados extrabursátiles, las entidades de contrapartida central y los registros de operaciones (¹).
- (2) Debe incorporarse al Acuerdo EEE la Decisión de Ejecución (UE) 2018/2031 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, por la que se declara, para un período de tiempo limitado, la equivalencia del marco normativo aplicable a las entidades de contrapartida central del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo (²).
- (3) Procede, por tanto, modificar el anexo IX del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Después del punto 31bcau [Decisión de Ejecución (UE) 2016/2278 de la Comisión] del anexo IX del Acuerdo EEE, se insertan los siguientes puntos:

- «31bcav. **32017 D 1857**: Decisión de Ejecución (UE) 2017/1857 de la Comisión, de 13 de octubre de 2017, relativa al reconocimiento de las disposiciones jurídicas, de supervisión y de ejecución de los Estados Unidos de América aplicables a las operaciones de derivados supervisadas por la *Commodity Futures Trading Commission* como equivalentes a una serie de requisitos establecidos en el artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los derivados extrabursátiles, las entidades de contrapartida central y los registros de operaciones (DO L 265 de 14.10.2017, p. 23).»
- 31bcaw. **32018 D 2031**: Decisión de Ejecución (UE) 2018/2031 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, por la que se declara, para un período de tiempo limitado, la equivalencia del marco normativo aplicable a las entidades de contrapartida central del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 325 de 20.12.2018, p. 50).».

Artículo 2

Los textos de las Decisiones de Ejecución (UE) 2017/1857 y (UE) 2018/2031 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del Diario Oficial de la Unión Europea, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 29 de marzo de 2019, siempre que se hayan transmitido todas las notificaciones previstas en el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (³).

(¹) DO L 265 de 14.10.2017, p. 23.

(²) DO L 325 de 20.12.2018, p. 50.

(³) No se han indicado preceptos constitucionales.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 36/2019**de 29 de marzo de 2019****por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1222]**

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento Delegado (UE) 2019/396 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2015/2205, el Reglamento Delegado (UE) 2016/592 y el Reglamento Delegado (UE) 2016/1178, por los que se completa el Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la fecha en que surte efecto la obligación de compensación para determinados tipos de contratos ⁽¹⁾.
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo IX del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el punto 31bcp [Reglamento Delegado (UE) 2015/2205 de la Comisión], en el punto 31bcq [Reglamento Delegado (UE) 2016/592 de la Comisión] y en el punto 31bcr [Reglamento Delegado (UE) 2016/1178 de la Comisión] del anexo IX del Acuerdo EEE, se añade el siguiente guion:

«— **32019 R 0396**: Reglamento Delegado (UE) 2019/396 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018 (DO L 71 de 13.3.2019, p. 11).».

Artículo 2

Los textos del Reglamento Delegado (UE) 2019/396 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 29 de marzo de 2019 o el primer día siguiente a la última notificación de conformidad con el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*), si esta fuera posterior.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

⁽¹⁾ DO L 71 de 13.3.2019, p. 11.

(* No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 37/2019
de 29 de marzo de 2019
por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1223]

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento Delegado (UE) 2019/397 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, que modifica el Reglamento Delegado (UE) 2016/2251, por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que respecta a la fecha hasta la cual las contrapartes podrán seguir aplicando sus procedimientos de gestión del riesgo a ciertos contratos de derivados extrabursátiles no compensados por una entidad de contrapartida central (¹).
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo IX del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el punto 31bcs [Reglamento Delegado (UE) 2016/2251 de la Comisión] del anexo IX del Acuerdo EEE, se añade el guion siguiente:

«— **32019 R 0397**: Reglamento Delegado (UE) 2019/397 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018 (DO L 71 de 13.3.2019, p. 15).».

Artículo 2

Los textos del Reglamento Delegado (UE) 2019/397 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 29 de marzo de 2019, o el día siguiente al de la última notificación de conformidad con el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (²), o en la fecha de entrada en vigor de la Decisión del Comité Mixto del EEE por la que se incorpora el Reglamento Delegado (UE) 2016/2251 de la Comisión al Acuerdo EEE, si esta fuese posterior.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

(¹) DO L 71 de 13.3.2019, p. 15.

(²) No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 38/2019**de 29 de marzo de 2019****por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1224]**

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE la Decisión de Ejecución (UE) 2018/2030 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, por la que se declara, para un período de tiempo limitado, la equivalencia del marco normativo aplicable a los depositarios centrales de valores del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 909/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁾.
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo IX del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Después del punto 31bff [Reglamento de Ejecución (UE) 2017/394 de la Comisión] del anexo IX del Acuerdo EEE se inserta el punto siguiente:

«31bfg. **32018 D 2030:** Decisión de Ejecución (UE) 2018/2030 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, por la que se declara, para un período de tiempo limitado, la equivalencia del marco normativo aplicable a los depositarios centrales de valores del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 909/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 325 de 20.12.2018, p. 47).».

Artículo 2

Los textos de la Decisión de Ejecución (UE) 2018/2030 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 29 de marzo de 2019, siempre que se hayan transmitido todas las notificaciones previstas en el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE^(*), o en la fecha de la entrada en vigor de la Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 18/2019, de 8 de febrero de 2019⁽²⁾, si esta fuese posterior.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

⁽¹⁾ DO L 325 de 20.12.2018, p. 47.

^(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

⁽²⁾ DO L 60 de 28.2.2019, p. 31.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 41/2019**de 29 de marzo de 2019****por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE [2019/1225]**

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/413 de la Comisión, de 14 de marzo de 2019, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que se refiere a los terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil (¹).
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo XIII del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el punto 66he [Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión] del anexo XIII del Acuerdo EEE, se añade el guion siguiente:

«— **32019 R 0413**: Reglamento de Ejecución (UE) 2019/413 de la Comisión, de 14 de marzo de 2019 (DO L 73 de 15.3.2019, p. 98).»

Artículo 2

Los textos del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/413 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 29 de marzo de 2019 o el primer día siguiente a la última notificación de conformidad con el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*), si esta fuera posterior.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

(¹) DO L 73 de 15.3.2019, p. 98.

(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 42/2019**de 29 de marzo de 2019****por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE [2019/1226]**

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento (UE) 2019/494 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, sobre determinados aspectos de la seguridad aérea por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión ⁽¹⁾.
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo XIII del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Después del punto 66nk [Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión] del anexo XIII del Acuerdo EEE, se inserta el punto siguiente:

«66nl. **32019 R 0494**: Reglamento (UE) 2019/494 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, sobre determinados aspectos de la seguridad aérea por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión (DO L 85I de 27.3.2019, p. 11).»

Artículo 2

El texto del Reglamento (UE) 2019/494 en lenguas islandesa y noruega, que se publicará en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, es auténtico.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 29 de marzo de 2019 o el primer día siguiente a la última notificación de conformidad con el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*), si esta fuese posterior.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

⁽¹⁾ DO L 85I de 27.3.2019, p. 11.

(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 43/2019**de 29 de marzo de 2019****por la que se modifica el anexo XX (Medio ambiente) del Acuerdo EEE [2019/1227]**

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento (UE) 2019/225 de la Comisión, de 6 de febrero de 2019, que modifica el Reglamento (CE) n.º 748/2009 en lo que respecta a los operadores de aeronaves para los que el Reino Unido se especifica como Estado miembro responsable ⁽¹⁾.
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo XX del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el punto 21as [Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión] del anexo XX del Acuerdo EEE, se añade el guion siguiente:

«— **32019 R 0225**: Reglamento (UE) 2019/225 de la Comisión, de 6 de febrero de 2019 (DO L 41 de 12.2.2019, p. 1).»

Artículo 2

El texto del Reglamento (UE) 2019/225 en lenguas islandesa y noruega, que se publicará en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, es auténtico.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 29 de marzo de 2019, siempre que se hayan transmitido todas las notificaciones previstas en el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*).

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

⁽¹⁾ DO L 41 de 12.2.2019, p. 1.

(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 64/2019**de 29 de marzo de 2019****por la que se modifica el anexo II (Reglamentaciones técnicas, normas, ensayos y certificación) del Acuerdo EEE [2019/1228]**

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento (UE) 2018/1718 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de noviembre de 2018, que modifica el Reglamento (CE) n.º 726/2004 en lo que respecta a la ubicación de la sede de la Agencia Europea de Medicamentos ⁽¹⁾.
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo II del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el anexo II, capítulo XIII, punto 15zb [Reglamento (CE) n.º 726/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo], del Acuerdo EEE, se añade el guion siguiente:

«- **32018 R 1718**: Reglamento (UE) 2018/1718 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de noviembre de 2018 (DO L 291 de 16.11.2018, p. 3).»

Artículo 2

El texto del Reglamento (UE) 2018/1718 en lenguas islandesa y noruega, que se publicará en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, es auténtico.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 30 de marzo de 2019, siempre que se hayan transmitido todas las notificaciones previstas en el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*).

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

⁽¹⁾ DO L 291 de 16.11.2018, p. 3.

(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 99/2019**de 11 de abril de 2019****por la que se modifica el anexo I (Cuestiones veterinarias y fitosanitarias) del Acuerdo EEE
[2019/1229]**

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/591 de la Comisión, de 11 de abril de 2019, por el que se modifica el anexo V del Reglamento (CE) n.º 136/2004 en lo que respecta a la inclusión del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y determinadas dependencias de la Corona en la lista de terceros países autorizados a introducir en la Unión partidas de heno y paja ⁽¹⁾.
- (2) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/589 de la Comisión, de 11 de abril de 2019, por el que se modifica el anexo III del Reglamento (CE) n.º 1251/2008 en lo que respecta a la inclusión del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y determinadas dependencias de la Corona en la lista de terceros países, territorios zonas o compartimentos autorizados a introducir en la Unión Europea partidas de animales de la acuicultura ⁽²⁾.
- (3) Debe incorporarse al Acuerdo EEE la Decisión de Ejecución (UE) 2019/599 de la Comisión, de 11 de abril de 2019, por la que se modifica el anexo de la Decisión 2007/453/CE en lo relativo a la situación con respecto a la EEB del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y las dependencias de la Corona ⁽³⁾.
- (4) La presente Decisión se refiere a legislación relativa a cuestiones veterinarias. La legislación relativa a cuestiones veterinarias no se aplicará a Liechtenstein mientras la aplicación del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza relativo al comercio de productos agrícolas incluya a Liechtenstein, como se recoge en las adaptaciones sectoriales del anexo I del Acuerdo EEE. La presente Decisión no es, por tanto, aplicable a Liechtenstein.
- (5) Procede, por tanto, modificar el anexo I del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El capítulo I del anexo I del Acuerdo EEE queda modificado como sigue:

- 1) En el punto 115 [Reglamento (CE) n.º 136/2004 de la Comisión] de la parte 1.2, se añade el guion siguiente:
«— **32019 R 0591**: Reglamento de Ejecución (UE) 2019/591 de la Comisión, de 11 de abril de 2019 (DO L 100I de 11.4.2019, p. 20).».
- 2) En el punto 86 [Reglamento (CE) n.º 1251/2008 de la Comisión] de la parte 4.2, se añade el guion siguiente:
«— **32019 R 0589**: Reglamento de Ejecución (UE) 2019/589 de la Comisión, de 11 de abril de 2019 (DO L 100I de 11.4.2019, p. 14).».
- 3) En el punto 49 (Decisión 2007/453/CE de la Comisión) de la parte 7.2, se añade el guion siguiente:
«— **32019 R 0599**: Decisión de Ejecución (UE) 2019/599 de la Comisión, de 11 de abril de 2019 (DO L 103 de 12.4.2019, p. 31).».

⁽¹⁾ DO L 100I de 11.4.2019, p. 20.⁽²⁾ DO L 100I de 11.4.2019, p. 14.⁽³⁾ DO L 103 de 12.4.2019, p. 31.

Artículo 2

Los textos de los Reglamentos de Ejecución (UE) 2019/589 y (UE) 2019/591, y la Decisión de Ejecución (UE) 2019/599 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 12 de abril de 2019, siempre que se hayan transmitido todas las notificaciones previstas en el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*).

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 100/2019
de 11 de abril de 2019
por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1230]

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento Delegado (UE) 2019/462 de la Comisión, de 30 de enero de 2019, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2017/1799 en lo que respecta a la exención del Banco de Inglaterra de los requisitos de transparencia pre-negociación y post-negociación establecidos en el Reglamento (UE) n.º 600/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo IX del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el punto 31bazt [Reglamento Delegado (UE) 2017/1799 de la Comisión] del anexo IX del Acuerdo EEE se inserta el texto siguiente:

«, modificado por:

- **32019 R 0462**: Reglamento Delegado (UE) 2019/462 de la Comisión, de 30 de enero de 2019 (DO L 80 de 22.3.2019, p. 13).».

Artículo 2

Los textos del Reglamento Delegado (UE) 2019/462 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 11 de abril de 2019 o el día siguiente al de la última notificación de conformidad con el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE ^(*), o en la fecha de la entrada en vigor de la Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 85/2019, de 29 de marzo de 2019, si esta fuese posterior.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

⁽¹⁾ DO L 80 de 22.3.2019, p. 13.

^(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 101/2019
de 11 de abril de 2019
por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1231]

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento Delegado (UE) 2019/460 de la Comisión, de 30 de enero de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la lista de entidades exentas ⁽¹⁾.
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo IX del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el punto 31bc [Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo] del anexo IX del Acuerdo EEE, se añade el siguiente guion:

«— **32019 R 0460**: Reglamento Delegado (UE) 2019/460 de la Comisión, de 30 de enero de 2019 (DO L 80 de 22.3.2019, p. 8).».

Artículo 2

Los textos del Reglamento Delegado (UE) 2019/460 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 11 de abril de 2019 o el primer día siguiente a la última notificación de conformidad con el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE ^(*), si esta fuera posterior.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

⁽¹⁾ DO L 80 de 22.3.2019, p. 8.

^(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 102/2019
de 11 de abril de 2019
por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1232]

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE la Decisión de Ejecución (UE) 2019/544 de la Comisión, de 3 de abril de 2019, que modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2018/2031 por la que se declara, para un período de tiempo limitado, la equivalencia del marco normativo aplicable a las entidades de contrapartida central del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo (¹).
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo IX del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el punto 31bcaw [Decisión de Ejecución (UE) 2018/2031 de la Comisión] del anexo IX del Acuerdo EEE, se añade el texto siguiente:

«, modificado por:

— **32019 D 0544:** Decisión de Ejecución (UE) 2019/544 de la Comisión, de 3 de abril de 2019 (DO L 95 de 4.4.2019, p. 9).».

Artículo 2

Los textos de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/544 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 11 de abril de 2019, siempre que se hayan transmitido todas las notificaciones previstas en el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*).

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

(¹) DO L 95 de 4.4.2019, p. 9.

(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 103/2019
de 11 de abril de 2019
por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1233]

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento Delegado (UE) 2019/565 de la Comisión, de 28 de marzo de 2019, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2015/2205, el Reglamento Delegado (UE) 2016/592 y el Reglamento Delegado (UE) 2016/1178, por los que se completa el Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la fecha en que surte efecto la obligación de compensación para determinados tipos de contratos⁽¹⁾.
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo IX del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En los puntos 31bcp [Reglamento Delegado (UE) 2015/2205 de la Comisión], 31bcq [Reglamento Delegado (UE) 2016/592 de la Comisión] y 31bcr [Reglamento Delegado (UE) 2016/1178 de la Comisión] del anexo IX del Acuerdo EEE, se añade el siguiente guion:

«— **32019 R 0565**: Reglamento Delegado (UE) 2019/565 de la Comisión (DO L 99 de 10.4.2019, p. 6).».

Artículo 2

Los textos del Reglamento Delegado (UE) 2019/565 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 11 de abril de 2019, siempre que se hayan transmitido todas las notificaciones previstas en el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*).

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

⁽¹⁾ DO L 99 de 10.4.2019, p. 6

^(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 104/2019
de 11 de abril de 2019
por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE [2019/1234]

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento Delegado (UE) 2019/564 de la Comisión, de 28 de marzo de 2019, que modifica el Reglamento Delegado (UE) 2016/2251, por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que respecta a la fecha hasta la cual las contrapartes podrán seguir aplicando sus procedimientos de gestión del riesgo a ciertos contratos de derivados extrabursátiles no compensados por una entidad de contrapartida central (¹).
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo IX del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el punto 31bcs [Reglamento Delegado (UE) n.º 2016/2251 de la Comisión] del anexo IX del Acuerdo EEE, se añade el guion siguiente:

«— **32019 R 0564**: Reglamento Delegado (UE) 2019/564 de la Comisión, de 28 de marzo de 2019 (DO L 99 de 10.4.2019, p. 3).».

Artículo 2

El texto del Reglamento Delegado (UE) 2019/564 en lenguas islandesa y noruega, que se publicará en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, es auténtico.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 11 de abril de 2019, siempre que se hayan transmitido todas las notificaciones previstas en el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*), o en la fecha de la entrada en vigor de la Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 83/2019, de 29 de marzo de 2019, si esta fuese posterior.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

(¹) DO L 99 de 10.4.2019, p. 3.

(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 105/2019
de 11 de abril de 2019
por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE [2019/1235]

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento (UE) 2019/501 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones básicas de transporte de mercancías y de viajeros por carretera en relación con la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión⁽¹⁾.
- (2) La presente Decisión se refiere a la incorporación al Acuerdo EEE de las medidas de emergencia unilaterales de la UE adoptadas para garantizar el buen funcionamiento del mercado interior en caso de que el Reino Unido abandone la UE sin un acuerdo (retirada sin acuerdo). El Acuerdo EEE no fue concebido para abordar las relaciones entre los Estados del EEE y el Reino Unido en calidad de tercer Estado. Por lo tanto, la incorporación se acepta con carácter excepcional y a condición de que la aplicación de las medidas de emergencia se limite a un período muy breve tras la retirada. La incorporación no puede utilizarse como un precedente en el futuro ni en otros casos relacionados con las medidas de la UE que afecten a terceros países.
- (3) Procede, por tanto, modificar el anexo XIII del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Después del punto 26e (suprimido) del anexo XIII del Acuerdo EEE, se inserta el texto siguiente:

«26f. **32019 R 0501:** Reglamento (UE) 2019/501 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones básicas de transporte de mercancías y de viajeros por carretera en relación con la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión (DO L 85I de 27.3.2019, p. 39).

A efectos del presente Acuerdo, las disposiciones del Reglamento se entenderán con las siguientes adaptaciones:

- a) En lo que atañe a los Estados de la AELC, no se aplicará el artículo 5.
- b) En el artículo 11, las palabras “y un Estado de la AELC” se insertarán tras las palabras “Estado miembro.”.

Artículo 2

Los textos del Reglamento (UE) 2019/501 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 11 de abril de 2019 o el primer día siguiente a la última notificación de conformidad con el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE^(*), si esta fuera posterior.

⁽¹⁾ DO L 85I de 27.3.2019, p. 39.

^(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 106/2019
de 11 de abril de 2019
por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE [2019/1236]

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento (UE) 2019/502 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión ⁽¹⁾.
- (2) La presente Decisión se refiere a la incorporación al Acuerdo EEE de las medidas de emergencia unilaterales de la UE adoptadas para garantizar el buen funcionamiento del mercado interior en caso de que el Reino Unido abandone la UE sin un acuerdo (retirada sin acuerdo). El Acuerdo EEE no fue concebido para abordar las relaciones entre los Estados del EEE y el Reino Unido en calidad de tercer Estado. Por lo tanto, la incorporación se acepta con carácter excepcional y a condición de que la aplicación de las medidas de emergencia se limite a un período muy breve tras la retirada. La incorporación no puede utilizarse como un precedente en el futuro ni en otros casos relacionados con las medidas de la UE que afecten a terceros países.
- (3) Procede, por tanto, modificar el anexo XIII del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Después del punto 64c (Directiva 96/67/CE del Consejo) del anexo XIII del Acuerdo EEE, se inserta el texto siguiente:

«64d. **32019 R 0502:** Reglamento (UE) 2019/502 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión (DO L 85I de 27.3.2019, p. 49).

A efectos del presente Acuerdo, las disposiciones del Reglamento se entenderán con las siguientes adaptaciones:

- a) en lo que atañe a los Estados de la AELC, no se aplicará el artículo 4, apartado 3;
- b) en el artículo 15, se añade el apartado siguiente:

“4. Los Estados de la AELC participarán plenamente en el Comité creado de conformidad con el apartado 1 y tendrán en dicho Comité los mismos derechos y obligaciones que los Estados miembros de la UE, a excepción del derecho de voto.”».

Artículo 2

Los textos del Reglamento (UE) 2019/502 en lenguas islandesa y noruega, que se publicarán en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, son auténticos.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 11 de abril de 2019 o el primer día siguiente a la última notificación de conformidad con el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE ^(*), si esta fuera posterior.

⁽¹⁾ DO L 85I de 27.3.2019, p. 49.

^(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

DECISIÓN DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE N.º 110/2019**de 8 de mayo de 2019****por la que se modifica el anexo II (Reglamentaciones técnicas, normas, ensayos y certificación) del Acuerdo EEE [2019/1237]**

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, en lo sucesivo, «Acuerdo EEE», y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe incorporarse al Acuerdo EEE el Reglamento (UE) 2019/26 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de enero de 2019, que complementa la legislación de la Unión sobre homologación de tipo por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión ⁽¹⁾, tal como ha sido corregido en el DO L 11 de 14.1.2019, p. 34.
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo II del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Después del punto 49 [Reglamento Delegado (UE) 2017/79 de la Comisión] del capítulo I del anexo II del Acuerdo EEE, se inserta el punto siguiente:

«50. **32019 R 0026**: Reglamento (UE) 2019/26 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de enero de 2019, que complementa la legislación de la Unión sobre homologación de tipo por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión (DO L 8I de 10.1.2019, p. 1), tal como ha sido corregido en el DO L 11 de 14.1.2019, p. 34.».

Artículo 2

El texto del Reglamento (UE) 2019/26, tal como ha sido corregido en el DO L 11 de 14.1.2019, p. 34, en lenguas islandesa y noruega, que se publicará en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, es auténtico.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 1 de junio de 2019, siempre que se hayan transmitido todas las notificaciones previstas en el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*).

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 8 de mayo de 2019.

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Claude MAERTEN

⁽¹⁾ DO L 8I de 10.1.2019, p. 1.

(*) No se han indicado preceptos constitucionales.

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES