

# Diario Oficial

## de la Unión Europea

L 141



Edición  
en lengua española

### Legislación

52° año  
6 de junio de 2009

#### Sumario

#### I Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria

##### REGLAMENTOS

Reglamento (CE) n° 468/2009 de la Comisión, de 5 de junio de 2009, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas ..... 1

##### DIRECTIVAS

- ★ **Directiva 2009/32/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los disolventes de extracción utilizados en la fabricación de productos alimenticios y de sus ingredientes (versión refundida) <sup>(1)</sup>** ..... 3
- ★ **Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (versión refundida) <sup>(1)</sup>** .... 12
- ★ **Directiva 2009/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros (versión refundida) <sup>(1)</sup>** 29

<sup>(1)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE

II *Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria*

DECISIONES

**Comisión**

2009/431/CE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 29 de mayo de 2009, por la que se concede la exención que ha solicitado el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para Inglaterra, Escocia y Gales en virtud de la Directiva 91/676/CEE del Consejo, relativa a la protección de las aguas contra la contaminación producida por nitratos utilizados en la agricultura [notificada con el número C(2009) 3853]** .....



## I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO (CE) N° 468/2009 DE LA COMISIÓN

de 5 de junio de 2009

por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) <sup>(1)</sup>,

Visto el Reglamento (CE) n° 1580/2007 de la Comisión, de 21 de diciembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación de los Reglamentos (CE) n° 2200/96, (CE) n° 2201/96 y (CE) n° 1182/2007 del Consejo en el sector de las frutas y hortalizas <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 138, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

El Reglamento (CE) n° 1580/2007 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores de importación a tanto alzado de terceros países correspondientes a los productos y períodos que figuran en el anexo XV, parte A, de dicho Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

En el anexo del presente Reglamento quedan fijados los valores de importación a tanto alzado a que se refiere el artículo 138 del Reglamento (CE) n° 1580/2007.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 6 de junio de 2009.

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

Hecho en Bruselas, el 5 de junio de 2009.

*Por la Comisión*

Jean-Luc DEMARTY

*Director General de Agricultura  
y Desarrollo Rural*

<sup>(1)</sup> DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 350 de 31.12.2007, p. 1.

## ANEXO

**Valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

(EUR/100 kg)

Código NC	Código país tercero <sup>(1)</sup>	Valor global de importación
0702 00 00	MA	32,7
	MK	43,9
	TR	55,6
	ZZ	44,1
0707 00 05	MK	24,8
	TR	98,6
	ZZ	61,7
0709 90 70	TR	113,3
	ZZ	113,3
0805 50 10	AR	70,4
	TR	60,0
	ZA	64,1
	ZZ	64,8
0808 10 80	AR	114,0
	BR	74,1
	CA	69,7
	CL	88,3
	CN	85,0
	NA	101,9
	NZ	103,9
	US	124,3
	ZA	73,4
	ZZ	92,7
0809 10 00	TN	169,2
	TR	209,1
	ZZ	189,2
0809 20 95	US	453,6
	ZZ	453,6

<sup>(1)</sup> Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 1833/2006 de la Comisión (DO L 354 de 14.12.2006, p. 19). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

## DIRECTIVAS

**DIRECTIVA 2009/32/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 23 de abril de 2009****relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los disolventes de extracción utilizados en la fabricación de productos alimenticios y de sus ingredientes****(versión refundida)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

- EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,
- Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 95,
- Vista la propuesta de la Comisión,
- Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,
- De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(2)</sup>,
- Considerando lo siguiente:
- (1) La Directiva 88/344/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1988, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los disolventes de extracción utilizados en la fabricación de productos alimenticios y de sus ingredientes <sup>(3)</sup>, ha sido modificada de forma sustancial en varias ocasiones <sup>(4)</sup>. Con motivo de nuevas modificaciones de dicha Directiva, conviene, en aras de la claridad, proceder a la refundición de las disposiciones de la misma.
- (2) Las diferencias entre las legislaciones nacionales sobre los disolventes de extracción obstaculizan la libre circulación de los productos alimenticios y pueden conducir a condiciones desiguales de competencia que afecten al funcionamiento del mercado interior.
- (3) La aproximación de las legislaciones es, por consiguiente, necesaria para permitir la libre circulación de los productos alimenticios.
- (4) Las legislaciones sobre los disolventes de extracción destinados a ser utilizados en los productos alimenticios deben tener en cuenta principalmente las normas relativas a la salud humana, pero también, dentro de los límites exigidos para la protección de la salud, las necesidades económicas y técnicas.
- (5) Dicha aproximación debería implicar el establecimiento de una lista única de disolventes de extracción para la preparación de productos alimenticios o de otros ingredientes alimenticios. Conviene también especificar los criterios generales de pureza.
- (6) El empleo de un disolvente de extracción en condiciones de buenas prácticas de fabricación debería tener como resultado la eliminación de la totalidad o de la mayor parte de los residuos de disolventes en los productos alimenticios o en sus ingredientes.
- (7) En tales condiciones, la presencia de residuos o de derivados en el producto final del producto alimenticio o del ingrediente puede ser involuntaria aunque técnicamente inevitable.
- (8) Una limitación específica, aun siendo útil en general, no es necesaria en el caso de las sustancias indicadas en la parte I del anexo I y admitidas desde el punto de vista de la seguridad para el consumidor si se utilizan en condiciones de buenas prácticas de fabricación.
- (9) Conviene, desde la perspectiva de la protección de la salud pública, determinar las condiciones de empleo de otros disolventes de extracción indicados en las partes II y III del anexo I y los valores máximos de residuos permitidos en los productos alimenticios y sus ingredientes.
- (10) Conviene definir criterios específicos de pureza para los disolventes de extracción así como métodos de análisis y toma de muestras de los disolventes de extracción en y sobre los productos alimenticios.

<sup>(1)</sup> DO C 224 de 30.8.2008, p. 87.<sup>(2)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 23 de septiembre de 2008 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 23 de marzo de 2009.<sup>(3)</sup> DO L 157 de 24.6.1988, p. 28.<sup>(4)</sup> Véase la parte A del anexo II.

- (11) Si la utilización de un disolvente de extracción previsto en la presente Directiva pareciera, a la vista de nuevas informaciones, que puede constituir un riesgo para la salud, los Estados miembros deberían poder suspender o limitar su utilización o reducir los límites previstos a la espera de una decisión a nivel comunitario.
- (12) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(1)</sup>.
- (13) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que modifique la lista de disolventes de extracción que puedan usarse en el procesado de materias primas, la fabricación de productos alimenticios, sus componentes e ingredientes y la especificación de sus condiciones de utilización y sus contenidos máximos en residuos, y para adoptar criterios generales y específicos de pureza para los disolventes de extracción y los métodos de análisis necesarios para verificar el cumplimiento de los criterios generales y específicos de pureza, así como los métodos de análisis y de muestreo de los disolventes de extracción dentro y sobre los productos alimenticios. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (14) Por razones de eficacia, los plazos normalmente aplicables en el marco del procedimiento de reglamentación con control deben abreviarse para la adopción de modificaciones de la lista de disolventes de extracción que puedan usarse en el procesado de materias primas, la fabricación de productos alimenticios, sus componentes e ingredientes y la especificación de sus condiciones de utilización y sus contenidos máximos en residuos, y para adoptar criterios generales y específicos de pureza para los disolventes de extracción.
- (15) Cuando, por imperiosas razones de urgencia, en particular cuando exista un riesgo para la salud y los plazos normalmente aplicables en el marco del procedimiento de reglamentación con control no puedan respetarse, la Comisión debe poder hacer uso del procedimiento de urgencia establecido en el artículo 5 bis, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE para la adopción de modificaciones de la lista de los disolventes de extracción que puedan usarse en el procesado de materias primas, la fabricación de productos alimenticios, sus componentes e ingredientes y la especificación de sus condiciones de utilización y sus contenidos máximos en residuos, y para

adoptar criterios generales y específicos de pureza para los disolventes de extracción, así como para la adopción de modificaciones de la presente Directiva cuando se establezca que el uso en productos alimenticios de cualquier sustancia que figure en la lista del anexo I o el nivel de uno o más componentes contemplados en el artículo 3 contenidos en dichas sustancias, pueda poner en peligro la salud humana aún cuando cumpla con las condiciones establecidas en la presente Directiva.

- (16) Los nuevos elementos introducidos en la presente Directiva se refieren únicamente a los procedimientos de comité. Por consiguiente, no es preciso que sean objeto de transposición por parte de los Estados miembros.
- (17) La presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho nacional de las Directivas que figuran en la parte B del anexo II.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

1. La presente Directiva se aplicará a los disolventes de extracción utilizados o destinados a ser utilizados en la fabricación de productos alimenticios o de sus ingredientes.

La presente Directiva no se aplicará a los disolventes de extracción utilizados para la producción de aditivos alimenticios, de vitaminas y de otros aditivos nutritivos salvo en el caso de que estos aditivos alimenticios, vitaminas y otros aditivos nutritivos figuren en una de las listas del anexo I.

No obstante, los Estados miembros velarán por que la utilización de aditivos alimenticios, de vitaminas y de otros aditivos nutritivos no genere en los productos alimenticios residuos de disolventes de extracción con contenidos peligrosos para la salud humana.

La presente Directiva se aplicará sin perjuicio de las disposiciones adoptadas en virtud de normas comunitarias más específicas.

2. A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «disolvente»: cualquier sustancia capaz de disolver un producto alimenticio o cualquier componente de un producto alimenticio, incluido cualquier agente contaminante presente en dicho producto alimenticio;
- b) «disolvente de extracción»: un disolvente utilizado en el proceso de extracción durante el tratamiento de materias primas, de productos alimenticios, de componentes o de ingredientes de dichos productos, que se elimine y que pueda provocar la presencia, involuntaria pero técnicamente inevitable, de residuos o de derivados en el producto alimenticio o en el ingrediente.

<sup>(1)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

### Artículo 2

1. Los Estados miembros autorizarán la utilización, como disolventes de extracción en la fabricación de productos alimenticios o de sus ingredientes, de las sustancias y materias enumeradas en el anexo I, en las condiciones de empleo y el respeto de los límites máximos de residuos que eventualmente se precisen en dicho anexo.

Los Estados miembros no podrán, por razones relativas a los disolventes de extracción utilizados, o sus residuos, que respondan a las disposiciones de la presente Directiva, prohibir, restringir u obstaculizar la comercialización de productos alimenticios o de sus ingredientes.

2. Los Estados miembros prohibirán la utilización, como disolventes de extracción, de otras sustancias y materias diferentes de los disolventes de extracción enumerados en el anexo I y no podrán ampliar estas condiciones de utilización ni los límites máximos de residuos admisibles más allá de lo indicado.

3. El agua, a la que podrán haberse añadido sustancias que regulen la acidez o la alcalinidad, así como otras sustancias que posean propiedades disolventes, estarán autorizadas como disolventes de extracción en la fabricación de productos alimenticios o de sus ingredientes.

### Artículo 3

Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que las sustancias y materias que figuran en el anexo I como disolventes de extracción observen los siguientes criterios generales y específicos de pureza:

- a) que no contengan una cantidad toxicológicamente peligrosa de cualquier elemento o sustancia;
- b) sin perjuicio de cualquier excepción eventualmente previstas por los criterios de pureza específicos adoptados de conformidad con el artículo 4, letra d), que no contengan más de 1 mg/kg de arsénico o más de 1 mg/kg de plomo;
- c) que respondan a los criterios específicos de pureza adoptados de conformidad con el artículo 4, letra d).

### Artículo 4

La Comisión adoptará lo siguiente:

- a) las modificaciones del anexo I que sean necesarias teniendo en cuenta el progreso científico y técnico en el ámbito de la utilización de los disolventes, de sus condiciones de utilización y de sus contenidos máximos en residuos;

b) los métodos de análisis necesarios para controlar la observancia de los criterios generales y específicos de pureza establecidos en el artículo 3;

c) el procedimiento para la toma de muestras y los métodos de análisis cualitativo y cuantitativo de los disolventes de extracción enumerados en el anexo I y utilizados en los productos o en los ingredientes;

d) en caso necesario, los criterios específicos de pureza de los disolventes de extracción enumerados en el anexo I.

Las medidas contempladas en el párrafo primero, letras b) y c), destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 6, apartado 2.

Las medidas contempladas en el párrafo primero, letras a) y d), destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 6, apartado 3.

Cuando sea necesario, las medidas contempladas en el párrafo primero, letras a) y d), se adoptarán con arreglo al procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 6, apartado 4.

### Artículo 5

1. Si, debido a nuevas informaciones o a una nueva valoración de las informaciones existentes efectuada tras la adopción de la presente Directiva, un Estado miembro tuviere motivos precisos que le permitan establecer que el empleo, en los productos alimenticios, de alguna de las sustancias contempladas en el anexo I o que la presencia en dichas sustancias de uno a varios de los elementos contemplados en el artículo 3 pudiere perjudicar a la salud humana, a pesar de que se respeten las condiciones previstas en la presente Directiva, el Estado miembro mencionado podrá suspender o limitar temporalmente la aplicación de las disposiciones de que se trate en su territorio. Informará de ello inmediatamente a los demás Estados miembros y a la Comisión, exponiendo las razones de su decisión.

2. La Comisión examinará lo antes posible los motivos alegados por el Estado miembro de que se trate y consultará al Comité contemplado en el artículo 6, apartado 1, e, inmediatamente después, emitirá un dictamen y adoptará las medidas adecuadas que podrán sustituir las medidas contempladas en el apartado 1 del presente artículo.

3. Si la Comisión estimare necesarias modificaciones en la presente Directiva para resolver las dificultades mencionadas en el apartado 1 y garantizar la protección de la salud humana, adoptará dichas modificaciones.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva se adoptarán de conformidad con el procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 6, apartado 4.

Todo Estado miembro que hubiere adoptado medidas de salvaguardia podrá aplicarlas hasta la entrada en vigor de dichas modificaciones en su territorio.

#### Artículo 6

1. La Comisión estará asistida por el Comité permanente de la cadena alimentaria y sanidad animal establecido por el artículo 58 del Reglamento (CE) nº 178/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2002, por el que se establecen los principios y los requisitos generales de la legislación alimentaria, se crea la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria y se fijan procedimientos relativos a la seguridad alimentaria <sup>(1)</sup>.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

3. En los casos en los que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y apartado 5, letra b), y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Los plazos previstos en el artículo 5 bis, apartado 3, letra c), y apartado 4, letras b) y e), de la Decisión 1999/468/CE quedan fijados en dos meses, un mes y dos meses respectivamente.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1, 2, 4 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

#### Artículo 7

1. Los Estados miembros adoptarán todas las disposiciones útiles a fin de garantizar que las sustancias enumeradas en el anexo I y destinadas, en calidad de disolventes de extracción, para uso alimentario no puedan comercializarse a no ser que sus envases, recipientes o etiquetas lleven inscritas las siguientes menciones de manera que sean fácilmente visibles, claramente legibles e indelebles:

- a) la denominación de venta indicada en el anexo I;
- b) una mención clara que indique que la sustancia es de la calidad apropiada para utilizarse en la extracción de productos alimenticios o de sus ingredientes;
- c) una mención que permita identificar el lote;
- d) el nombre o la razón social y la dirección del fabricante, del envasador o de un vendedor establecido en el interior de la Comunidad;
- e) la cantidad neta expresada en unidades de volumen;
- f) en caso necesario, las normas particulares de conservación o de utilización.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las menciones indicadas en las letras c), d), e) y f) de dicho apartado solo podrán figurar en los documentos comerciales relativos al lote, que se facilitarán antes o en el momento de la entrega.

3. El presente artículo no afectará a las disposiciones comunitarias, más precisas o más amplias, relativas a la metrología o a la clasificación, así como al envasado y al etiquetado de sustancias y mezclas peligrosas.

4. Los Estados miembros se abstendrán de precisar, más allá de lo que se prevé en el presente artículo, las modalidades según las cuales deben indicarse las menciones previstas.

Sin embargo, cada Estado miembro se encargará de prohibir en su territorio la venta al usuario de disolventes de extracción cuando las menciones previstas en el presente artículo no aparezcan en un idioma fácilmente comprensible por los usuarios, excepto cuando la información del usuario se garantice a través de otras medidas. Esta disposición no impedirá que dichas menciones se indiquen en varios idiomas.

#### Artículo 8

1. La presente Directiva se aplicará también a los disolventes de extracción que se utilicen o que se destinen a la fabricación de productos alimenticios o de sus ingredientes importados en la Comunidad.

<sup>(1)</sup> DO L 31 de 1.2.2002, p. 1.

2. La presente Directiva no se aplicará ni a los disolventes de extracción ni a los productos alimenticios destinados a la exportación fuera de la Comunidad.

*Artículo 9*

Queda derogada la Directiva 88/344/CEE modificada por los actos que figuran en la lista de la parte A del anexo II, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros en cuanto a los plazos de transposición al Derecho nacional de la Directivas que figuran en la parte B del anexo II.

Las referencias hechas a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo III.

*Artículo 10*

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

*Artículo 11*

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Por el Consejo*

*El Presidente*

P. NEČAS

## ANEXO I

**DISOLVENTES DE EXTRACCIÓN CUYA UTILIZACIÓN ESTÁ AUTORIZADA PARA EL TRATAMIENTO DE MATERIAS PRIMAS, DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS O DE COMPONENTES DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS O DE SUS INGREDIENTES**

## PARTE I

**Disolventes de extracción que deberán utilizarse respetando las buenas prácticas de fabricación para todos los usos <sup>(1)</sup>**

Nombre:

Propano

Butano

Acetato de etilo

Etanol

Anhídrido carbónico

Acetona <sup>(2)</sup>

Protóxido de nitrógeno

<sup>(1)</sup> Se considera que un disolvente de extracción se utiliza respetando las buenas prácticas de fabricación si su empleo solo produce la aparición de residuos o de derivados y en cantidades técnicamente inevitables y que no suponen riesgos para la salud humana.

<sup>(2)</sup> Se prohíbe la utilización de acetona en el refino de aceite de orujo de oliva.

## PARTE II

**Disolventes de extracción cuyas condiciones de utilización se especifican**

Nombre	Condiciones de utilización (Descripción sucinta de la extracción)	Residuos máximos en los productos alimenticios o en los ingredientes extraídos
Hexano <sup>(1)</sup>	Producción o fraccionamiento de grasas y de aceites y producción de manteca de cacao	1 mg/kg en la grasa, en el aceite o en la manteca de cacao
	Preparación de productos a base de proteínas desgrasadas y harinas desgrasadas	10 mg/kg en los productos alimenticios que contengan el producto a base de proteínas desgrasadas y en las harinas desgrasadas
		30 mg/kg en los productos desgrasados de soja tal como se venden al consumidor final
	Preparación de semillas de cereales desgrasados	5 mg/kg en las semillas de cereales desgrasados
Acetato de metilo	Descafeinado o supresión de los elementos irritantes y amargos del café y del té	20 mg/kg en el café o en el té
	Producción de azúcar a partir de melazas	1 mg/kg en el azúcar
Metiletilcetona <sup>(2)</sup>	Fraccionamiento de grasas y aceites	5 mg/kg en la grasa o en el aceite
	Descafeinado o supresión de los elementos irritantes y amargos del café y del té	20 mg/kg en el café o en el té
Diclorometano	Descafeinado o supresión de los elementos irritantes y amargos del café y del té	2 mg/kg en el café torrefacto y 5 mg/kg en el té
Metanol	Todos los usos	10 mg/kg
Propanol-2	Todos los usos	10 mg/kg

<sup>(1)</sup> Hexano: producto comercial compuesto esencialmente de hidrocarburos acíclicos saturados que contiene 6 átomos de carbono y se destila entre 64 °C y 70 °C. Se prohíbe el empleo conjunto del hexano y de la metiletilcetona.

<sup>(2)</sup> El nivel de n-hexano en este disolvente no deberá exceder 50 mg/kg. Se prohíbe el empleo conjunto del hexano y de la metiletilcetona.

## PARTE III

**Disolventes de extracción cuyas condiciones de utilización se especifican**

Nombre	Contenido máximo de residuos en los productos alimenticios debidos a la utilización de disolventes de extracción en la preparación de aromas a partir de plantas aromáticas naturales
Éter dietílico	2 mg/kg
Hexano <sup>(1)</sup>	1 mg/kg
Ciclohexano	1 mg/kg
Acetato de metilo	1 mg/kg
Butanol-1	1 mg/kg
Butanol-2	1 mg/kg
Metiletilcetona <sup>(1)</sup>	1 mg/kg
Diclorometano	0,02 mg/kg
Propano-1	1 mg/kg
1,1,1,2-tetrafluoroetano	0,02 mg/kg

<sup>(1)</sup> Se prohíbe el empleo conjunto del hexano y de la metiletilcetona.

## ANEXO II

## PARTE A

**Directiva derogada con la lista de sus modificaciones sucesivas  
(contempladas en el artículo 9)**

Directiva 88/344/CEE del Consejo  
(DO L 157 de 24.6.1988, p. 28)

Directiva 92/115/CEE del Consejo  
(DO L 409 de 31.12.1992, p. 31)

Directiva 94/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo  
(DO L 331 de 21.12.1994, p. 10)

Directiva 97/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo  
(DO L 331 de 3.12.1997, p. 7)

Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo      Únicamente el punto 9 del anexo III  
(DO L 284 de 31.10.2003, p. 1)

## PARTE B

**Plazos de transposición al Derecho nacional  
(contemplados en el artículo 9)**

Directiva	Fecha límite de transposición
88/344/CEE	13 de junio de 1991
92/115/CEE	a) 1 de julio de 1993 b) 1 de enero de 1994 <sup>(1)</sup>
94/52/CE	7 de diciembre de 1995
97/60/CE	a) 27 de octubre de 1998 b) 27 de abril de 1999 <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> De acuerdo con lo establecido en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 92/115/CEE:

- «Los Estados miembros modificarán sus disposiciones legales, reglamentarias y administrativas a fin de:
- permitir la comercialización de productos que cumplan la presente Directiva el 1 de julio de 1993 a más tardar,
- prohibir la comercialización de productos que no cumplan lo dispuesto en la presente Directiva con validez a partir del 1 de enero de 1994.»

<sup>(2)</sup> De acuerdo con lo establecido en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 97/60/CE:

- «Los Estados miembros modificarán sus disposiciones legales, reglamentarias y administrativas a fin de:
- autorizar la comercialización de los productos que sean conformes a la Directiva 88/344/CEE, tal como ha sido modificada por la presente Directiva, a más tardar el 27 de octubre de 1998,
- prohibir la comercialización de los productos que no sean conformes a la Directiva 88/344/CEE, tal como ha sido modificada por la presente Directiva, a partir del 27 de abril de 1999. No obstante, los productos puestos en el mercado o etiquetados antes de esa fecha y que no sean conformes a la Directiva 88/344/CEE, tal como ha sido modificada por la presente Directiva, podrán comercializarse hasta el agotamiento de las existencias.»

## ANEXO III

## Tabla de correspondencias

Directiva 88/344/CEE	Presente Directiva
Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1
Artículo 1, apartado 3	Artículo 1, apartado 2
Artículo 2, apartado 1	Artículo 2, apartado 1
Artículo 2, apartado 2	Artículo 2, apartado 2
Artículo 2, apartado 3	—
Artículo 2, apartado 4	Artículo 2, apartado 3
Artículo 3	Artículo 3
Artículo 4	Artículo 4
Artículo 5	Artículo 5
Artículo 6, apartado 1	Artículo 6, apartado 1
Artículo 6, apartado 2	—
Artículo 6, apartado 3	—
—	Artículo 6, apartado 2
—	Artículo 6, apartado 3
—	Artículo 6, apartado 4
Artículo 7	Artículo 7
Artículo 8	Artículo 8
Artículo 9	—
—	Artículo 9
—	Artículo 10
Artículo 10	Artículo 11
Anexo	Anexo I
—	Anexo II
—	Anexo III

**DIRECTIVA 2009/40/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 6 de mayo de 2009****relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques****(versión refundida)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques <sup>(3)</sup>, ha sido modificada de forma sustancial en varias ocasiones <sup>(4)</sup>. Con motivo de nuevas modificaciones de dicha Directiva, conviene, en aras de la claridad, proceder a la refundición de las disposiciones de dicha Directiva.
- (2) En el marco de la política común de transportes, la circulación de determinados vehículos en el espacio comunitario debe desarrollarse en las mejores condiciones, tanto en el aspecto de la seguridad como en el de las condiciones de competencia entre transportistas de los diferentes Estados miembros.
- (3) El incremento de la circulación viaria y el aumento de los peligros y de las molestias que resultan de ello, plantean a todos los Estados miembros problemas de seguridad de naturaleza y gravedad similares.
- (4) La inspección que deba efectuarse durante el ciclo de utilización del vehículo, debe ser relativamente simple, rápida y barata.
- (5) Por lo tanto, las normas y métodos mínimos comunitarios para la inspección técnica de los puntos que se enumeran en la presente Directiva deben definirse en directivas específicas.

(6) El progreso técnico exige la rápida adaptación de las normas y métodos de inspección establecidos en las directivas específicas y, para facilitar la aplicación de las medidas necesarias a tal fin, debe establecerse un procedimiento de estrecha colaboración entre los Estados miembros y la Comisión dentro de un Comité para la adaptación al progreso técnico de la Directiva relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques.

(7) Dadas las diferencias existentes entre los equipos y los métodos de prueba en la Comunidad, es difícil establecer valores en asuntos como el ajuste de la presión del aire y las secuencias de los dispositivos de frenado.

(8) Todos los afectados por la inspección de vehículos admiten que el método de inspección y, en particular, el hecho de que el vehículo se inspeccione estando total o parcialmente cargado o sin cargar, afecta al grado de confianza de los inspectores en la aptitud técnica del sistema de frenado.

(9) La prescripción de los valores de referencia de la fuerza de frenado para diversas situaciones de carga en relación con cada modelo de vehículo debe ayudar a restablecer esa confianza. La presente Directiva debe permitir la inspección de acuerdo con este régimen como una alternativa al control de los valores de eficacia mínima para cada categoría de vehículo.

(10) En cuanto a los sistemas de frenado, el ámbito de aplicación de la presente Directiva debe referirse principalmente a los vehículos que hayan sido homologados de acuerdo con lo establecido en la Directiva 71/320/CEE del Consejo, de 26 de julio de 1971, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los dispositivos de frenado de determinadas categorías de vehículos a motor y de sus remolques <sup>(5)</sup>, aunque se reconoce que determinados tipos de vehículos han sido aprobados según normas nacionales que pueden ser diferentes de las exigidas por dicha Directiva.

(11) Los Estados miembros podrán ampliar el ámbito de la inspección de los frenos para incluir vehículos o elementos de inspección excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

(12) Los Estados miembros podrán acentuar la severidad de la inspección de los frenos o aumentar la periodicidad de dicha inspección en cuanto a sistemas de frenado.

<sup>(1)</sup> DO C 224 de 30.8.2008, p. 66.

<sup>(2)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 23 de septiembre de 2008 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 30 de marzo de 2009.

<sup>(3)</sup> DO L 46 de 17.2.1997, p. 1.

<sup>(4)</sup> Véase la parte A del anexo III.

<sup>(5)</sup> DO L 202 de 6.9.1971, p. 37.

- (13) El propósito de la presente Directiva es que se mantenga un nivel moderado de emisiones de gases de escape durante toda la duración de la vida del vehículo y se garantice la retirada de la circulación de los vehículos muy contaminantes hasta que se realice su debido mantenimiento.
- (14) Un ajuste defectuoso del motor y un mantenimiento insuficiente son perjudiciales para el motor y para el medio ambiente al incrementar la contaminación y el consumo de combustible. Es importante desarrollar transportes que respeten el medio ambiente.
- (15) En el caso de los motores diésel (encendido por compresión), la medición de la opacidad de emisiones de humos de escape se tiene por un indicador suficiente del estado de mantenimiento del vehículo en lo que se refiere a emisiones.
- (16) En el caso de los motores de gasolina (encendido por chispa), la medición de las emisiones de monóxido de carbono por el tubo de escape, con el motor al ralentí, se tiene por indicación suficiente del estado del mantenimiento del vehículo en lo que se refiere a emisiones.
- (17) El porcentaje de vehículos rechazados con motivo del control de emisiones de gases de escape puede ser elevado para los vehículos que no son objeto de un mantenimiento regular.
- (18) Para los vehículos con motor de gasolina cuya homologación exige que estén equipados con sistemas avanzados de control de emisiones, como son los catalizadores de circuito cerrado de tres vías por sonda lambda, la norma relativa al control periódico de sus emisiones será más severa que en el caso de los vehículos tradicionales.
- (19) La Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor <sup>(1)</sup> prevé la introducción, a partir de 2000, de sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) en los vehículos a motor de gasolina y los vehículos comerciales ligeros, a fin de controlar el funcionamiento del sistema de control de las emisiones del vehículo en servicio. Asimismo, a partir de 2003, se exigirán sistemas DAB en los nuevos vehículos a motor diésel.
- (20) Los Estados miembros podrán, si procede, excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva determinadas categorías de vehículos considerados de interés histórico. Podrán también establecer sus propias normas de inspección para dichos vehículos. No obstante, dichas normas no deberán ser más severas que aquellas según las cuales se diseñó originariamente el vehículo.
- (21) Hay disponibles sistemas sencillos de diagnóstico que las organizaciones de control pueden utilizar para comprobar la inmensa mayoría de los limitadores de velocidad instalados. En cuanto a los vehículos en los que no puedan utilizarse estos instrumentos de diagnóstico tan difundidos, las autoridades deberán bien utilizar los equipos puestos a disposición por el fabricante del vehículo bien prever la aceptación del certificado de prueba adecuado suministrado por el fabricante del vehículo o por su representante.
- (22) Debe facilitarse la verificación periódica del funcionamiento correcto de los limitadores de velocidad de los vehículos equipados con el nuevo aparato de control (tacómetro digital) con arreglo al Reglamento (CE) n° 2135/98 del Consejo, de 24 de septiembre de 1998, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 3821/85, relativo al aparato de control en el sector del transporte por carretera, y la Directiva 88/599/CEE relativa a la aplicación de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 <sup>(2)</sup>. Desde el año 2003, los nuevos vehículos van equipados con dichos aparatos.
- (23) Los requisitos técnicos de los taxis y ambulancias serán análogos a los exigidos para los vehículos de turismo. Los elementos por inspeccionar podrán ser similares aunque difiera la frecuencia de las inspecciones.
- (24) Cada Estado miembro deberá velar, en su marco de competencia, por que la inspección técnica se realice metódicamente y siguiendo normas elevadas de calidad.
- (25) La Comisión debe verificar la aplicación práctica de la presente Directiva.
- (26) Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, la armonización de las reglas de inspección técnica para evitar distorsiones de la competencia entre los transportistas y garantizar que se realicen en los vehículos operaciones de reglaje y mantenimiento suficientes, no pueden ser alcanzados de manera adecuada por solos los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión de la acción, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (27) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> DO L 350 de 28.12.1998, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 274 de 9.10.1998, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (28) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que defina determinadas normas y métodos mínimos de inspección y los adapte al progreso técnico. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (29) La presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho nacional de las Directivas que figuran en la parte B del anexo III.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

###### Artículo 1

1. En cada Estado miembro, los vehículos a motor matriculados en su territorio, así como sus remolques o semirremolques, deberán someterse a una inspección técnica periódica de conformidad con la presente Directiva.
2. Las categorías de vehículos que deben someterse a inspección, la periodicidad de la inspección técnica y los elementos de control obligatorios están indicados en los anexos I y II.

###### Artículo 2

La inspección técnica prevista en la presente Directiva será efectuada por el Estado o por un organismo público encargado por el Estado de este cometido o por organismos o establecimientos designados por el Estado y que actúen bajo su vigilancia directa, que podrán ser organismos privados debidamente autorizados para ello. En particular en los casos en que un establecimiento encargado de la inspección técnica se dedique también a la reparación de vehículos, los Estados miembros velarán encarecidamente por el mantenimiento de la objetividad y de la alta calidad de la inspección técnica.

###### Artículo 3

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas que consideren necesarias para que pueda probarse que el vehículo ha superado con éxito una inspección técnica y que cumple al menos las disposiciones de la presente Directiva.

Dichas medidas se comunicarán a los Estados miembros y a la Comisión.

2. Cada Estado miembro reconocerá, como si él mismo la hubiese expedido, la prueba expedida en otro Estado miembro de que un vehículo a motor matriculado en el territorio de este último, así como su remolque o semirremolque, ha superado

con éxito una inspección técnica y cumple, al menos, las disposiciones de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros aplicarán los procedimientos adecuados para disponer, en la medida de lo posible, que el rendimiento de los frenos de los vehículos matriculados en su territorio cumplan en la medida de lo posible los requisitos establecidos en la presente Directiva.

#### CAPÍTULO II

##### EXCEPCIONES

###### Artículo 4

1. Los Estados miembros estarán facultados para excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva los vehículos de las fuerzas armadas, de las fuerzas de orden público y de los bomberos.
2. Los Estados miembros podrán, previa consulta a la Comisión, excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva o someter a disposiciones especiales determinados vehículos que presten servicio o se utilicen en condiciones excepcionales y vehículos que utilicen poco o no utilicen las vías públicas, o que estén temporalmente retirados de la circulación, así como los vehículos de un interés histórico fabricados antes del 1 de enero de 1960.
3. Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros podrán establecer sus propias normas de inspección para los vehículos considerados de interés histórico.

###### Artículo 5

No obstante lo dispuesto en los anexos I y II, los Estados miembros podrán:

- a) adelantar la fecha de la primera inspección técnica obligatoria y, en su caso, exigir que se someta al vehículo a una inspección previa a su matriculación;
- b) acortar el intervalo entre dos inspecciones técnicas obligatorias sucesivas;
- c) hacer obligatoria la inspección técnica del equipo facultativo;
- d) aumentar el número de elementos que deban controlarse;
- e) extender la obligación de la inspección técnica periódica a otras categorías de vehículos;
- f) prescribir pruebas especiales adicionales;
- g) exigir a los vehículos matriculados en su territorio niveles mínimos de eficacia de frenado superiores a los especificados en el anexo II e incluir un control con cargas mayores que las especificadas en dicho anexo, siempre que esos requisitos no sean superiores a los de la homologación de tipo original.

## CAPÍTULO III

## DISPOSICIONES FINALES

## Artículo 6

1. La Comisión adoptará las directivas específicas que sean necesarias para definir las normas y los métodos mínimos de inspección de los elementos que se enumeran en el anexo II, así como toda enmienda que resulte necesaria para adaptar estas normas y métodos al progreso técnico.

2. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 7, apartado 2.

## Artículo 7

1. La Comisión estará asistida por un Comité para la adaptación al progreso técnico de la Directiva relativa a las inspecciones técnicas de los vehículos a motor y de sus remolques.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

## Artículo 8

A más tardar tres años después de la introducción de las inspecciones periódicas de los dispositivos de limitación de velocidad, la Comisión examinará si, a la luz de la experiencia adquirida, las pruebas fijadas son suficientes para detectar defectos o manipulaciones en dichos dispositivos y si procede modificar la reglamentación vigente.

## Artículo 9

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

## Artículo 10

Queda derogada la Directiva 96/96/CE, modificada por los actos indicados en la parte A del anexo III, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho nacional de las Directivas que figuran en la parte B del anexo III.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IV.

## Artículo 11

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

## Artículo 12

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 6 de mayo de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo

El Presidente

J. KOHOUT

## ANEXO I

**CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS SOMETIDOS A INSPECCIÓN TÉCNICA Y PERIODICIDAD DE LAS INSPECCIONES**

Categorías de vehículos	Periodicidad de las inspecciones
1. Vehículos a motor destinados al transporte de personas que tengan más de ocho asientos además del asiento del conductor	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
2. Vehículos a motor destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada exceda de 3 500 kg	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
3. Remolques y semirremolques cuya masa máxima autorizada exceda de 3 500 kg	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
4. Taxis, ambulancias	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
5. Vehículos a motor con un mínimo de cuatro ruedas, destinados normalmente al transporte de mercancías por carretera, cuya masa máxima autorizada no exceda de 3 500 kg, con excepción de los tractores y máquinas agrícolas	Cuatro años después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, cada dos años
6. Vehículos a motor con un mínimo de cuatro ruedas, destinados al transporte de personas, cuyo número de asientos, excluido el del conductor, no exceda de ocho	Cuatro años después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, cada dos años

## ANEXO II

## ELEMENTOS DE CONTROL OBLIGATORIO

La inspección se referirá al menos a los elementos enumerados a continuación, siempre que estos afecten al equipo obligatorio del vehículo sometido a inspección en el Estado miembro de que se trate.

Los controles citados en el presente anexo podrán realizarse visualmente sin desmontar los elementos del vehículo.

Si el vehículo presentara defectos en los elementos que se enumeran a continuación, las autoridades competentes de los Estados miembros adoptarán un procedimiento por el que se establecerán las condiciones en las que se autoriza a un vehículo a circular hasta que supere satisfactoriamente una nueva inspección técnica.

## VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2, 3, 4, 5 Y 6

## 1. Dispositivos de frenado

La inspección de los dispositivos de frenado del vehículo se referirá a los elementos siguientes. Los resultados obtenidos en la inspección de los dispositivos de frenado deberán corresponder, en la medida en que sea practicable, a las normas técnicas establecidas en la Directiva 71/320/CEE.

<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>
1.1. Estado mecánico y funcionamiento	
1.1.1. Vástago del pedal de freno	<ul style="list-style-type: none"> <li>— demasiado ajustado</li> <li>— cojinete desgastado</li> <li>— desgaste/juego excesivos</li> </ul>
1.1.2. Estado y carrera del pedal de dispositivo de frenado	<ul style="list-style-type: none"> <li>— carrera de reserva excesiva o insuficiente</li> <li>— retorno del freno inadecuado</li> <li>— revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado</li> </ul>
1.1.3. Bomba de vacío o compresor y depósitos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— tiempo excesivo de creación de presión atmosférica y vacío para el funcionamiento eficaz de los frenos</li> <li>— presión atmosférica y vacío insuficiente para permitir al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso)</li> <li>— pérdida de aire que provoque un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles</li> </ul>
1.1.4. Indicador de baja presión o manómetro	<ul style="list-style-type: none"> <li>— funcionamiento defectuoso o anormal del indicador de baja presión o del manómetro</li> </ul>
1.1.5. Válvula de regulación del freno de mano	<ul style="list-style-type: none"> <li>— rota o estropeada, excesivamente gastada</li> <li>— funcionamiento defectuoso de la válvula de regulación</li> <li>— mando inseguro del vástago de la válvula o válvula insegura</li> <li>— conexiones sueltas o pérdida del sistema</li> <li>— mal funcionamiento</li> </ul>
1.1.6. Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>— sujeción insuficiente del trinquete del freno de estacionamiento</li> <li>— desgaste excesivo del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete</li> <li>— recorrido excesivo de la palanca, índice de un ajuste incorrecto</li> </ul>
1.1.7. Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— estropeadas, pérdida de aire excesiva</li> <li>— descarga excesiva de aceite del compresor</li> <li>— fijación o soporte defectuoso</li> <li>— descarga de fluido hidráulico de frenos</li> </ul>
1.1.8. Acoplamiento de los frenos de remolque	<ul style="list-style-type: none"> <li>— válvulas de aislamiento o válvulas de cierre automáticas defectuosas</li> <li>— montaje inseguro/inadecuado</li> <li>— pérdidas excesivas</li> </ul>

<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>
1.1.9. Acumulador o depósito de presión	<ul style="list-style-type: none"> <li>— estropeados, corroídos, con pérdidas</li> <li>— dispositivo de vaciado inoperante</li> <li>— montaje inseguro/inadecuado</li> </ul>
1.1.10. Servofreno, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— servofrenos defectuosos o ineficaces</li> <li>— cilindro de mando defectuoso o con pérdidas</li> <li>— cilindro de mando inseguro</li> <li>— cantidad insuficiente de líquido de frenos</li> <li>— ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando</li> <li>— chivato del líquido de frenos encendido o defectuoso</li> <li>— funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos</li> </ul>
1.1.11. Tubos rígidos de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— riesgo de funcionamiento defectuoso o rotura</li> <li>— pérdidas en los tubos o en las conexiones con los manguitos</li> <li>— dañados o excesivamente corroídos</li> <li>— colocación incorrecta</li> </ul>
1.1.12. Tubos flexibles de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— riesgo de funcionamiento defectuoso o rotura</li> <li>— estropeados, desgastados, demasiado cortos o retorcidos</li> <li>— pérdidas en los tubos flexibles o manguitos</li> <li>— engrosamiento de los tubos flexibles bajo presión</li> <li>— porosidad</li> </ul>
1.1.13. Forros de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— desgaste excesivo</li> <li>— manchados (aceite, grasa, etc.)</li> </ul>
1.1.14. Tambores y discos de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— desgaste y rayado excesivos, agrietados, inseguros o rotos</li> <li>— manchados (aceite, grasa, etc.)</li> <li>— placa posterior insegura</li> </ul>
1.1.15. Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones	<ul style="list-style-type: none"> <li>— cables estropeados, enredados</li> <li>— desgaste o corrosión excesivos</li> <li>— uniones de cables o varillas inseguras</li> <li>— cableado defectuoso</li> <li>— cualquier restricción del funcionamiento libre del sistema de frenos</li> <li>— cualquier movimiento anormal de las palancas, varillas o conexiones que indique un desajuste o un desgaste excesivo</li> </ul>
1.1.16. Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de ballesta) o cilindros hidráulicos de frenado	<ul style="list-style-type: none"> <li>— agrietados o estropeados</li> <li>— pérdidas</li> <li>— montaje inseguro/inadecuado</li> <li>— corrosión excesiva</li> <li>— recorrido excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma</li> <li>— pérdida de la carcasa de protección contra el polvo o daños excesivos en la misma</li> </ul>
1.1.17. Válvula sensora de carga	<ul style="list-style-type: none"> <li>— conexión defectuosa</li> <li>— ajuste incorrecto</li> <li>— agarrotada, no funciona</li> <li>— ausente</li> </ul>
1.1.18. Ajustadores de tensión automáticos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— agarrotamiento o movimiento anormal, índice de un desgaste excesivo o de un ajuste incorrecto</li> <li>— funcionamiento defectuoso</li> </ul>

<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>
1.1.19. Sistema de desaceleración (si está instalado o se exige)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— conexiones o montaje inseguros</li> <li>— defectuosos</li> </ul>
1.2. Rendimiento y eficacia del freno de servicio	
1.2.1. Rendimiento (incrementado progresivamente hasta el máximo esfuerzo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— frenado inadecuado de una o más ruedas</li> <li>— frenado de una rueda inferior al 70 % del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje. En caso de que se controle el frenado en carretera, la desviación del vehículo de una línea recta resultará excesiva</li> <li>— progresión no gradual del frenado (agarre)</li> <li>— retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas</li> <li>— variación excesiva del esfuerzo de frenado debido a la deformación de los discos o a la ovalidad de los tambores</li> </ul>
1.2.2. Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> <li>— una relación de frenado respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas, siempre que sea posible el cálculo, inferior a los valores siguientes: Eficacia mínima de frenado Categoría 1: 50 % <sup>(1)</sup> Categoría 2: 43 % <sup>(2)</sup> Categoría 3: 40 % <sup>(3)</sup> Categoría 4: 50 % Categoría 5: 45 % <sup>(4)</sup> Categoría 6: 50 %</li> <li>— o frenado inferior a los valores de referencia si estos están especificados por el fabricante del vehículo para el eje del vehículo de que se trate <sup>(5)</sup></li> </ul>
1.3. Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente)	
1.3.1. Rendimiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>— freno inoperante en un lado</li> <li>— frenado de una rueda inferior al 70 % del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje</li> <li>— progresión no gradual del frenado (agarre)</li> <li>— en el caso de los remolques, no funcionamiento del dispositivo de frenado automático</li> </ul>
1.3.2. Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> <li>— para todas las categorías de vehículos, una relación de frenado inferior al 50 % <sup>(6)</sup> del rendimiento del freno de servicio indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas</li> </ul>
1.4. Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento	
1.4.1. Rendimiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>— freno inoperante en un lado</li> </ul>
1.4.2. Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> <li>— para todas las categorías de vehículos, la relación de frenado que sea mayor entre una relación de frenado inferior al 16 % respecto a la masa máxima autorizada y, en el caso de los vehículos a motor, una relación de frenado inferior al 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo</li> </ul>
1.5. Rendimiento del dispositivo de desaceleración o del freno por compresión de aire	<ul style="list-style-type: none"> <li>— progresión no gradual del rendimiento (dispositivo de desaceleración)</li> <li>— defectuoso</li> </ul>

<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>
1.6. Dispositivo antibloqueo	— funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso antibloqueo — defectuoso

- (<sup>1</sup>) El 48 % para los vehículos de la categoría 1 que no lleven ABS o cuyo tipo se haya homologado antes del 1 de octubre de 1991 (fecha de prohibición de la primera puesta en circulación sin la homologación europea de componente) (Directiva 71/320/CEE).
- (<sup>2</sup>) El 45 % para los vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de aplicación de la Directiva 71/320/CEE, en el Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).
- (<sup>3</sup>) El 43 % para los semirremolques y los remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de aplicación de la Directiva 71/320/CEE, en el Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).
- (<sup>4</sup>) El 50 % para los vehículos de la categoría 5 matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de aplicación de la Directiva 71/320/CEE, en el Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).
- (<sup>5</sup>) El valor de referencia para el eje del vehículo es el frenado (expresado en newtons) necesario para conseguir la fuerza de frenado mínima prescrita para el peso concreto que tenga el vehículo.
- (<sup>6</sup>) Para los vehículos de las categorías 2 y 5, la eficacia mínima de freno secundario será de 2,2 m/s<sup>2</sup> (dado que no está regulada en la Directiva 71/320/CEE).

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
<b>2. Dirección y volante</b>	<b>2. Dirección</b>
2.1. Estado mecánico	2.1. Estado mecánico
2.2. Volante de dirección	2.2. Holguras de la dirección
2.3. Holguras de la dirección	2.3. Fijación del sistema de dirección
2.4. Cojinetes de ruedas	
<b>3. Visibilidad</b>	<b>3. Visibilidad</b>
3.1. Campo de visibilidad	3.1. Campo de visibilidad
3.2. Estado de las superficies acristaladas	3.2. Estado de las superficies acristaladas
3.3. Retrovisores	3.3. Retrovisores
3.4. Limpiaparabrisas	3.4. Limpiaparabrisas
3.5. Lavaparabrisas	3.5. Lavaparabrisas
<b>4. Luces, dispositivos reflectantes y equipo eléctrico</b>	<b>4. Equipo de iluminación</b>
4.1. Luces de carretera y luces de cruce	4.1. Luces de carretera y luces de cruce
4.1.1. Estado y funcionamiento	4.1.1. Estado y funcionamiento
4.1.2. Orientación	4.1.2. Orientación
4.1.3. Conmutación	4.1.3. Conmutación
4.1.4. Eficacia visual	
4.2. Luces de posición y luces de gálibo	4.2. Estado y funcionamiento, estado de los cristales protectores, color y eficacia visual de:

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
4.2.1. Estado y funcionamiento	4.2.1. Luces de posición
4.2.2. Color y eficacia visual	4.2.2. Luces de frenado
	4.2.3. Luces indicadoras de dirección
	4.2.4. Luces de marcha atrás
	4.2.5. Luces antiniebla
	4.2.6. Iluminación de la placa trasera de matrícula
	4.2.7. Catadióptricos
	4.2.8. Luces indicadoras de peligro
4.3. Luces de frenado	
4.3.1. Estado y funcionamiento	
4.3.2. Color y eficacia visual	
4.4. Luces indicadoras de dirección	
4.4.1. Estado y funcionamiento	
4.4.2. Color y eficacia visual	
4.4.3. Conmutación	
4.4.4. Cadencia de las pulsaciones	
4.5. Luces antiniebla delanteras y traseras	
4.5.1. Colocación	
4.5.2. Estado y funcionamiento	
4.5.3. Color y eficacia visual	
4.6. Luces de marcha atrás	
4.6.1. Estado y funcionamiento	
4.6.2. Color y eficacia visual	

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
4.7. Iluminación de la placa trasera de matrícula	
4.8. Catadióptricos — Estado y color	
4.9. Indicadores luminosos	
4.10. Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque	
4.11. Cableado eléctrico	
<b>5. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión</b>	<b>5. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión</b>
5.1. Ejes	5.1. Ejes
5.2. Ruedas y neumáticos	5.2. Ruedas y neumáticos
5.3. Suspensión	5.3. Suspensión
<b>6. Chasis y accesorios del chasis</b>	<b>6. Chasis y accesorios del chasis</b>
6.1. Chasis o bastidor y accesorios	6.1. Chasis o bastidor y accesorios
6.1.1. Estado general	6.1.1. Estado general
6.1.2. Tubos de escape y silenciadores	6.1.2. Tubos de escape y silenciadores
6.1.3. Depósitos y conductos del combustible	6.1.3. Depósitos y conductos del combustible
6.1.4. Características geométricas y estado del dispositivo trasero de protección, vehículos pesados	6.1.4. Soporte de la rueda de repuesto
6.1.5. Soporte de la rueda de repuesto	6.1.5. Seguridad del dispositivo de acoplamiento (en su caso)
6.1.6. Dispositivo de acoplamiento de los vehículos tractores, de los remolques y de los semirremolques	
6.2. Cabina y carrocería	6.2. Carrocería
6.2.1. Estado general	6.2.1. Estado general
6.2.2. Fijación	6.2.2. Puertas y cerraduras
6.2.3. Puertas y cerraduras	
6.2.4. Suelo	
6.2.5. Asiento del conductor	
6.2.6. Estribos	
<b>7. Equipos diversos</b>	<b>7. Equipos diversos</b>
7.1. Cinturones de seguridad	7.1. Fijación del asiento del conductor
7.2. Extintor	7.2. Fijación de la batería
7.3. Cerraduras y dispositivo antirrobo	7.3. Aparato productor de señales acústicas
7.4. Triángulo de señalización	7.4. Triángulo de señalización
7.5. Botiquín de urgencia	7.5. Cinturones de seguridad
7.5.1. Seguridad de montaje	
7.5.3. Funcionamiento	7.5.2. Estado de los cinturones
7.6. Calzo o calzos de rueda	
7.7. Aparato productor de señales acústicas	

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
7.8. Indicador de velocidad	
7.9. Tacógrafo (presencia y precintado): — comprobar, en su caso, la validez de la placa del tacógrafo, si así lo exige el Reglamento (CEE) nº 3821/85 <sup>(1)</sup> — comprobar, en caso de duda, que la circunferencia o la dimensión de la rueda coincida con los datos consignados en la placa del tacógrafo — cuando sea factible, comprobar que los precintos del tacógrafo y, en su caso, los dispositivos de protección de las conexiones contra manipulación fraudulenta estén intactos	
7.10. Dispositivo de limitación de velocidad: — cuando sea posible, comprobar que esté instalado el dispositivo de limitación de velocidad, si así lo exige la Directiva 92/6/CEE <sup>(2)</sup> — comprobar la validez de la placa del dispositivo de limitación de velocidad — cuando sea factible, comprobar que los precintos del dispositivo de limitación de velocidad y, en su caso, los dispositivos de protección de las conexiones contra manipulación fraudulenta estén intactos — cuando sea factible, comprobar que el dispositivo de limitación de velocidad impida que los vehículos mencionados en los artículos 2 y 3 de la Directiva 92/6/CEE superen los valores preceptivos	
<b>8. Ruidos ambientales</b>	<b>8. Ruidos ambientales</b>
8.1. Ruido	8.1. Ruido
<p><sup>(1)</sup> Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370 de 31.12.1985, p. 8).</p> <p><sup>(2)</sup> Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).</p>	

---

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2, 3, 4, 5 Y 6

---

## 8.2. Emisiones de gases de escape

## 8.2.1. Vehículos equipados con motores de encendido por chispa (gasolina):

- a) Cuando las emisiones no estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:

1. Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.
2. Inspección visual del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.

Después de un período razonable de calentamiento del motor (que tenga en cuenta las prescripciones del fabricante del vehículo), se medirá el contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape con el motor al ralentí (en vacío).

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape es el fijado por el fabricante del vehículo. Cuando no se disponga de este dato o las autoridades de control de los Estados miembros no lo utilicen como valor de referencia, el contenido de CO de los gases de escape no deberá superar los límites siguientes:

- i) para vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez entre la fecha a partir de la cual los Estados miembros establecieron que los vehículos debían cumplir la Directiva 70/220/CEE <sup>(1)</sup> y el 1 de octubre de 1986: 4,5 % en vol.,

<sup>(1)</sup> Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (DO L 76 de 6.4.1970, p. 1).

- ii) para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de octubre de 1986: 3,5 % vol.
- b) Cuando un sistema de control de emisiones avanzado controle las emisiones de gases de escape, tal como un convertidor catalítico de tres vías controlado por una sonda lambda:
  - 1. Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.
  - 2. Inspección visual del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.
  - 3. Determinación de la eficiencia del sistema de control de emisiones del vehículo midiendo el valor lambda y el contenido de CO de los gases de escape de acuerdo con el punto 4 o con los procedimientos propuestos por los fabricantes y aprobados en el momento de la homologación. En cada una de las pruebas, el motor está sujeto a las recomendaciones del fabricante del vehículo.
  - 4. Emisiones del tubo de escape. Valores límite.

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape es el fijado por el fabricante del vehículo.

Cuando no se disponga de este dato, el contenido de CO de los gases de escape no deberá superar los límites siguientes:

- i) mediciones realizadas con el motor al ralentí:

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá superar 0,5 % vol. y, para los vehículos que hayan sido homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila A o la fila B del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, el contenido máximo autorizado de CO no deberá superar 0,3 % vol. Cuando no sea posible una adecuación a la Directiva 70/220/CEE, lo anteriormente expuesto se aplicará a vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2002,

- ii) medición al ralentí acelerado (en vacío), la velocidad del motor debe ser al menos igual a 2 000 m<sup>-1</sup>.

Contenido de CO: máximo 0,3 % vol. y, para los vehículos que hayan sido homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila A o la fila B del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, el contenido máximo autorizado de CO no deberá superar 0,2 % vol. Cuando no sea posible una adecuación a la Directiva 70/220/CEE, lo anteriormente expuesto se aplicará a vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2002.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  o según las especificaciones del fabricante,

- iii) en cuanto a los vehículos de motor equipados con sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) con arreglo a la Directiva 70/220/CEE, los Estados miembros, como alternativa a la prueba especificada en el inciso i), podrán optar por comprobar el correcto funcionamiento del sistema de emisión a través de la lectura adecuada del mecanismo DAB y del control simultáneo del buen funcionamiento del sistema DAB.

#### 8.2.2. Vehículos de motor equipados con motores de encendido por compresión (diésel)

- a) Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión).
- b) Preacondicionamiento del vehículo:
  - 1. Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias.
  - 2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 5 de la letra d), solo podrá rechazarse un vehículo cuando haya sido preacondicionado de conformidad con los requisitos que se detallan a continuación:
    - i) el motor deberá estar totalmente caliente; por ejemplo, la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter motor medida por el nivel de radiación infrarroja debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor;
    - ii) el tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o un método equivalente.
- c) Procedimiento de ensayo:
  - 1. Inspección visual del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.
  - 2. El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador.

3. Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección.
4. Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información,  $2/3$  de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías 1 y 2 del anexo I, debe ser, de al menos, 2 segundos.

d) Valores límite:

1. El nivel de concentración no superará el nivel registrado en la placa prevista en la Directiva 72/306/CEE <sup>(1)</sup>.
2. Si no se conoce este dato o si las autoridades competentes de los Estados miembros deciden no utilizarlo como referencia, el nivel de concentración no deberá superar el establecido por el fabricante o los valores límite del coeficiente de absorción, que serán los siguientes:

Coeficiente de absorción máximo para:

- motores diésel con aspiración natural =  $2,5 \text{ m}^{-1}$ ,
- motores diésel con turbocompresor =  $3,0 \text{ m}^{-1}$ ,
- se aplicará un límite de  $1,5 \text{ m}^{-1}$  a los siguientes vehículos que hayan sido homologados con arreglo a los valores límite indicados en:
  - a) la fila B del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE (vehículos comerciales Diésel-Euro 4);
  - b) la fila B1 del cuadro del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE <sup>(2)</sup> (vehículos industriales de transporte de mercancías Diésel-Euro 4);
  - c) la fila B2 del cuadro del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE (vehículos industriales de transporte de mercancías Diésel-Euro 5);
  - d) la fila C del cuadro del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE (vehículos industriales de transporte de mercancías VEM);

o los valores límite de modificaciones más recientes de la Directiva 70/220/CEE, o los valores límite de modificaciones más recientes de la Directiva 88/77/CEE, o los valores equivalentes cuando se utilice un tipo de aparato distinto de los usados para la homologación CE.

Cuando no sea posible una adecuación con el punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, o con el punto 6.2.1 de la Directiva 88/77/CEE, lo anteriormente expuesto se aplicará a vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2008.

3. Estas disposiciones no serán aplicables a los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980.
4. Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas. Los Estados miembros podrán limitar el número de ciclos de ensayo.

<sup>(1)</sup> Directiva 72/306/CEE del Consejo, de 2 de agosto de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de contaminantes procedentes de los motores diésel destinados a la propulsión de vehículos (DO L 190 de 20.8.1972, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directiva 88/77/CEE del Consejo, de 3 de diciembre de 1987, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos (DO L 36 de 9.2.1988, p. 33).

5. A fin de evitar ensayos innecesarios, los Estados miembros podrán, no obstante lo dispuesto en el apartado 4 de la letra d) del punto 8.2.2, rechazar vehículos que hayan presentado valores sustancialmente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga (o equivalente) especificados en el inciso ii) del apartado 2 de la letra b) del punto 8.2.2. Igualmente, para evitar ensayos innecesarios, los Estados miembros podrán, no obstante lo dispuesto en el apartado 4 de la letra d) del punto 8.2.2, aprobar vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga (o equivalente) especificados en el inciso ii) del apartado 2 de la letra b) del punto 8.2.2.

#### 8.2.3. Equipo de inspección

Las emisiones de los vehículos se analizarán con equipos diseñados para establecer con precisión si se han cumplido los valores preceptivos o indicados por el fabricante.

- 8.2.4. Cuando en el momento de la homologación CE, un tipo de vehículo no haya podido respetar los valores límite establecidos en la presente Directiva, los Estados miembros podrán fijar valores límite más altos para dicho tipo de vehículo, basándose en las pruebas que aporte el fabricante. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión, que a su vez informará a los demás Estados miembros.

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
8.3. Dispositivo antiparasitario de la radio	
<b>9. Ensayos suplementarios para los vehículos destinados al transporte público</b>	
9.1. Salida(s) de socorro (incluidos los martillos para romper los cristales), placas indicadoras de la salida o salidas de socorro	
9.2. Calefacción	
9.3. Aireación	
9.4. Disposición de los asientos	
9.5. Iluminación interior	
<b>10. Identificación del vehículo</b>	<b>10. Identificación del vehículo</b>
10.1. Placas de matrícula	10.1. Placas de matrícula
10.2. Número del chasis	10.2. Número del chasis

## ANEXO III

## PARTE A

**Directiva derogada con sus modificaciones sucesivas  
(contempladas en el artículo 10)**

Directiva 96/96/CE del Consejo  
(DO L 46 de 17.2.1997, p. 1).

Directiva 1999/52/CE de la Comisión  
(DO L 142 de 5.6.1999, p. 26).

Directiva 2001/9/CE de la Comisión  
(DO L 48 de 17.2.2001, p. 18).

Directiva 2001/11/CE de la Comisión  
(DO L 48 de 17.2.2001, p. 20).

Directiva 2003/27/CE de la Comisión  
(DO L 90 de 8.4.2003, p. 41).

Reglamento (CE) nº 1882/2003 del Parlamento Europeo y  
del Consejo  
(DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

Únicamente el punto 68 del anexo III

## PARTE B

**Plazos de transposición al Derecho nacional  
(contemplados en el artículo 10)**

Actos	Plazo de transposición
96/96/CE	9 de marzo de 1998
1999/52/CE	30 de septiembre de 2000
2001/9/CE	9 de marzo de 2002
2001/11/CE	9 de marzo de 2003
2003/27/CE	1 de enero de 2004

## ANEXO IV

## TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 96/96/CE	Presente Directiva
Artículos 1 a 4	Artículos 1 a 4
Artículo 5, frase introductoria	Artículo 5, frase introductoria
Artículo 5, incisos primero a séptimo	Artículo 5, letras a) a g)
Artículo 6	—
Artículo 7	Artículo 6, apartado 1
—	Artículo 6, apartado 2
Artículo 8, apartado 1	Artículo 7, apartado 1
Artículo 8, apartado 2, párrafo primero	Artículo 7, apartado 2
Artículo 8, apartado 2, párrafo segundo	—
Artículo 8, apartado 3	—
Artículo 9, apartado 1	—
Artículo 9, apartado 2	Artículo 8
Artículo 10	—
Artículo 11, apartado 1	—
Artículo 11, apartado 2	Artículo 9
Artículo 11, apartado 3	—
—	Artículo 10
Artículo 12	Artículo 11
Artículo 13	Artículo 12
Anexos I-II	Anexos I-II
Anexos III-IV	—
—	Anexo III
—	Anexo IV

**DIRECTIVA 2009/42/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**  
**de 6 de mayo de 2009**  
**sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros**  
**(versión refundida)**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 1 de su artículo 285,

Vista la propuesta de la Comisión,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(1)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 95/64/CE del Consejo, de 8 de diciembre de 1995 sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros <sup>(2)</sup>, ha sido modificada en varias ocasiones <sup>(3)</sup> de forma sustancial. Con motivo nuevas modificaciones, conviene, en aras de la claridad, proceder a la refundición de dicha Directiva.
- (2) Para cumplir las funciones que tiene asignadas en relación con la política común de transportes marítimos, la Comisión (Eurostat) necesita disponer de estadísticas comparables, fidedignas, sincronizadas y regulares sobre el volumen y la evolución del transporte marítimo de mercancías y de pasajeros hacia la Comunidad y a partir de esta, entre los Estados miembros y en el interior de los Estados miembros.
- (3) Es importante asimismo para los Estados miembros y los operadores económicos tener un buen conocimiento del mercado de los transportes marítimos.
- (4) La recogida de datos estadísticos comunitarios de naturaleza comparable o armonizada permite la instauración de un sistema integrado que facilita una información fidedigna, compatible y actualizada.
- (5) Los datos relativos al transporte marítimo de mercancías y pasajeros deben ser comparables entre los distintos Estados miembros y entre los distintos modos de transporte.
- (6) Conforme al principio de subsidiariedad, la creación de normas estadísticas comunes que permitan producir información armonizada, es una acción que únicamente se puede llevar a cabo de forma eficaz a nivel comunitario. La recogida de datos se efectuará en cada Estado miembro bajo la autoridad de los organismos e instituciones encargados de elaborar las estadísticas oficiales.

- (7) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(4)</sup>.
- (8) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adopte normas detalladas de aplicación de la presente Directiva. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (9) Los nuevos elementos introducidos en la presente Directiva se refieren únicamente a los procedimientos de comité. Por consiguiente, no es preciso que sean objeto de transposición por parte de los Estados miembros.
- (10) La presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas al plazo de transposición al Derecho nacional de la Directiva que figura en la parte B del anexo IX.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1*

**Recogida de datos estadísticos**

Los Estados miembros recogerán estadísticas comunitarias sobre el transporte de mercancías y pasajeros efectuado por buques que hagan escala en los puertos situados en su territorio.

*Artículo 2*

**Definiciones**

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- a) «transporte marítimo de mercancías y pasajeros»: los movimientos de mercancías y pasajeros realizados por buques en viajes efectuados parcial o totalmente por mar.

Quedan incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva las mercancías:

- i) transportadas a instalaciones mar adentro;
- ii) recuperadas de los fondos marinos y descargadas en los puertos.

<sup>(1)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 21 de octubre de 2008 (no publicado aún en el Diario Oficial), y Decisión del Consejo de 23 de abril de 2009.

<sup>(2)</sup> DO L 320 de 30.12.1995, p. 25.

<sup>(3)</sup> Véase la parte A del anexo IX.

<sup>(4)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva el combustible de los depósitos y las provisiones de los buques.

- b) «buque de navegación marítima»: un buque distinto de los que navegan exclusivamente en las aguas interiores o en las situadas dentro de las aguas abrigadas o en su inmediata vecindad o en la de zonas en las que se apliquen los reglamentos portuarios.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva los barcos de pesca y los buques factoría dedicados a la transformación del pescado, los buques destinados a perforación y exploración, los remolcadores, los empujadores, los dragueros, los buques destinados a investigación y exploración, los buques de guerra y los buques utilizados exclusivamente con fines no comerciales.

- c) «puerto»: lugar dotado de instalaciones que permiten a los buques mercantes amarrar y descargar o cargar mercancías, así como desembarcar y embarcar pasajeros.
- d) «nacionalidad del operador de transporte marítimo»: aquella del país en el que está establecido el centro real de la actividad comercial del operador de transporte.
- e) «operador de transporte marítimo»: toda persona que celebre o en cuyo nombre se celebre un contrato de transporte marítimo de mercancías o pasajeros con un expedidor o un pasajero.

### Artículo 3

#### Características de la recogida de datos

1. Los Estados miembros recogerán los datos referentes a:

- a) información sobre las mercancías y los pasajeros;
- b) información sobre el buque.

Podrán excluirse de la recogida de datos los buques con un arqueo bruto inferior a 100 toneladas.

2. En los anexos I a VIII figuran las características de la recogida de datos, es decir, las variables estadísticas de cada ámbito, las nomenclaturas para su clasificación, así como su periodicidad de observación.

3. La recogida de datos se basará, en lo posible, en fuentes existentes para limitar la carga que representa para los declarantes.

4. La Comisión adaptará las características de la recogida de datos y del contenido de los anexos I a VIII a la evolución económica y técnica en la medida en que dicha adaptación no suponga un aumento importante de los costes para los Estados miembros o de la carga para los declarantes.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 10, apartado 3.

### Artículo 4

#### Puertos

1. A efectos de la presente Directiva la Comisión elaborará una lista de puertos, codificados y clasificados por países y zonas costeras marítimas.

Tales medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 10, apartado 3.

2. Cada Estado miembro seleccionará de la lista contemplada en el apartado 1 los puertos que registren un tráfico anual superior al millón de toneladas de mercancías o a los 200 000 movimientos de pasajeros.

Conforme al anexo VIII, de cada puerto seleccionado se facilitarán datos detallados para el ámbito (mercancías, pasajeros) respecto del cual cumpla el criterio de selección y, en su caso, datos abreviados para el otro ámbito.

3. Conforme al anexo VIII, «Conjunto de datos A3», se facilitarán datos abreviados de los puertos de la lista no seleccionados.

### Artículo 5

#### Precisión de las estadísticas

Los métodos de recogida de datos deberán garantizar que los datos estadísticos comunitarios sobre el transporte marítimo tengan la precisión necesaria para los conjuntos de datos estadísticos descritos en el anexo VIII.

La Comisión establecerá los criterios para lograr dicha precisión.

Tales medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 10, apartado 3.

### Artículo 6

#### Tratamiento de los resultados de la recogida de datos

Los Estados miembros tratarán los datos estadísticos recogidos conforme al artículo 3 para obtener estadísticas comparables que tengan la precisión contemplada en el artículo 5.

### Artículo 7

#### Transmisión de los resultados de la recogida de datos

1. Los Estados miembros transmitirán a la Comisión (Eurostat) los resultados de la recogida de datos indicados en el artículo 3, incluidos los datos declarados confidenciales por dichos Estados en virtud de la legislación o la práctica nacional en materia de secreto estadístico, conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 223/2009 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativo a la estadística europea <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> DO L 87 de 31.3.2009, p. 164.

2. Los resultados se transmitirán con arreglo a la estructura de los conjuntos de datos estadísticos definida en el anexo VIII. Las modalidades técnicas para la transmisión de los resultados se determinarán conforme al procedimiento de gestión contemplado en el artículo 10, apartado 2.

3. El plazo de transmisión de los datos de periodicidad trimestral será de cinco meses contados a partir de la fecha en que finalice el período de observación y de ocho meses para los datos de periodicidad anual.

La primera transmisión abarcará el primer trimestre del año 1997.

#### Artículo 8

##### Informes

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión (Eurostat) cualquier información referente a los métodos utilizados para la obtención de datos. Los Estados miembros comunicarán asimismo a la Comisión cualquier modificación sustancial que se produzca en los métodos de recogida utilizados.

#### Artículo 9

##### Difusión de los datos estadísticos

La Comisión (Eurostat) difundirá los datos estadísticos pertinentes con una periodicidad análoga a la que rige para las transmisiones de resultados.

Las modalidades de publicación o difusión de los datos estadísticos por parte de la Comisión (Eurostat) se determinarán con arreglo al procedimiento de gestión contemplado en el artículo 10, apartado 2.

#### Artículo 10

##### Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité del Sistema Estadístico Europeo creado por el Reglamento (CE) n° 223/2009.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 4 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

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

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicarán los apartados 1 a 4 del artículo 5 bis y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

#### Artículo 11

##### Notificación de disposiciones de Derecho interno

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

#### Artículo 12

##### Derogación

Queda derogada la Directiva 95/64/CE, modificada por los actos indicados en la parte A del anexo IX, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas al plazo de transposición al Derecho nacional de la Directiva que figura en la parte B del anexo IX.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo X.

#### Artículo 13

##### Entrada en vigor

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

#### Artículo 14

##### Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 6 de mayo de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo

El Presidente

J. KOHOUT

## ANEXO I

## VARIABLES Y DEFINICIONES

## 1. Variables Estadísticas

## a) Datos referentes a las mercancías y los pasajeros:

- peso bruto en toneladas de las mercancías,
- tipo de cargamento, conforme a la nomenclatura indicada en el anexo II,
- descripción de las mercancías, conforme a la nomenclatura indicada en el anexo III,
- puerto declarante,
- dirección del transporte, entrada o salida,
- en el caso de entrada de mercancías: el puerto de carga (es decir, el puerto en que fue cargada la mercancía en el buque en que llegó al puerto declarante), utilizando los puertos del Espacio Económico Europeo (EEE) incluidos en la lista de puertos y, para los puertos no pertenecientes al EEE, las zonas costeras marítimas descritas en el anexo IV,
- en el caso de salida de mercancías: el puerto de descarga (es decir, el puerto en que fue descargada la mercancía del buque en que salió del puerto declarante), utilizando los puertos del EEE incluidos en la lista de puertos y, para los puertos no pertenecientes al EEE, las zonas costeras marítimas descritas en el anexo IV,
- número de pasajeros que comienzan o terminan una travesía, así como el número de pasajeros de crucero que realizan una excursión.

En el caso de las mercancías transportadas en contenedor o unidades *ro-ro*, deberán declararse además las características siguientes:

- número total de contenedores (con carga o sin carga),
- número de contenedores sin carga,
- número total de unidades móviles (*ro-ro*) con carga o sin carga,
- número de unidades móviles (*ro-ro*) sin carga.

## b) Datos referentes a los buques:

- número de buques,
- tonelaje en peso muerto de los buques («deadweight») o en arqueo bruto,
- país o territorio de registro de los buques, conforme a la nomenclatura indicada en el anexo V,
- tipo de buques, conforme a la nomenclatura indicada en el anexo VI,
- clases de buques según sus dimensiones, conforme a la nomenclatura indicada en el anexo VII.

## 2. Definiciones

## a) «Contenedor de transporte»: elemento de equipo de transporte,

1. de carácter duradero y, en consecuencia, dotado de la solidez suficiente para ser utilizado múltiples veces,
2. concebido para facilitar el transporte de mercancías por uno o varios modos de transporte sucesivos sin interrupciones intermedias,
3. equipado de accesorios que permitan su fácil manipulación y, especialmente, su traslado de un medio de transporte a otro,
4. concebido para facilitar la carga y descarga de mercancías,
5. de una longitud igual o superior a 20 pies;

- b) «unidad *ro-ro*»: elemento dotado de ruedas y destinado al transporte de mercancías (por ejemplo, camión, remolque o semirremolque), que puede conducirse o remolcarse al interior de un buque; quedan incluidos en esta definición los remolques pertenecientes a los puertos o a los buques; las nomenclaturas deben seguir la Recomendación n° 21 de la CEE-ONU «Códigos de los tipos de cargamento de los embalajes y de los materiales de embalaje»;
- c) «cargamento de contenedores»: contenedores con o sin carga, cargados en el buque que los transporta por mar, o descargados del mismo;
- d) «cargamento *ro-ro*»: unidades *ro-ro* y mercancías (en contenedor o no) contenidas en unidades *ro-ro*, que suben al buque que los transporta por mar, o que bajan del mismo;
- e) «tonelaje bruto de mercancías»: tonelaje de mercancías transportadas con inclusión de sus embalajes y exclusión de la tara de los contenedores y las unidades *ro-ro*;
- f) «toneladas de peso muerto (TPM)»: la diferencia, expresada en toneladas, entre el desplazamiento de un buque con francobordo de línea de carga de verano en agua de un peso específico de 1,025 y el peso del buque vacío, es decir, el desplazamiento, expresado en toneladas, del buque sin carga, sin combustible ni lubricante, sin agua de lastre, sin agua dulce ni potable en los depósitos, sin provisiones para el consumo, sin pasajeros ni tripulación ni sus efectos;
- g) «arqueo bruto»: la medida de las dimensiones globales de un buque conforme a lo dispuesto en el Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969;
- h) «pasajero de crucero»: pasajero marítimo que realiza una travesía en un crucero; se excluyen los pasajeros de excursiones de un solo día;
- i) «crucero»: buque de pasajeros destinado a suministrar a estos una experiencia turística completa; todos los pasajeros disponen de camarotes; se incluyen las instalaciones de entretenimiento a bordo; se excluyen los buques que desarrollan normalmente servicios de transbordador, incluso si algunos pasajeros lo consideran como crucero; también se excluyen los cargueros que disponen de un pequeño número de camarotes para pasajeros y los buques destinados únicamente a excursiones de un día;
- j) «excursión de pasajero de crucero»: visita breve a una atracción turística asociada a un puerto de un pasajero de crucero que conserva su camarote.
-

## ANEXO II

## CLASIFICACIÓN DEL TIPO DE CARGAMENTO

Categoría <sup>(1)</sup>	Código 1 dígito	Código 2 dígitos	Descripción	Tonelaje	Número
Graneles líquidos	1	1X	Mercancías a granel líquidas (sin división en unidades)	X	
		11	Gas licuado	X	
		12	Petróleo bruto	X	
		13	Productos petrolíferos	X	
		19	Otras mercancías a granel líquidas	X	
Graneles sólidos	2	2X	Mercancías a granel sólidas (sin división en unidades)	X	
		21	Mineral	X	
		22	Carbón	X	
		23	Productos agrícolas (por ejemplo: cereales, soja, tapioca)	X	
		29	Otras mercancías a granel secas	X	
Contenedores	3	3X	Mercancías en grandes contenedores	X <sup>(2)</sup>	X
		31	Unidades de 20 pies	X <sup>(2)</sup>	X
		32	Unidades de 40 pies	X <sup>(2)</sup>	X
		33	Unidades > 20 pies y < 40 pies	X <sup>(2)</sup>	X
		34	Unidades > 40 pies	X <sup>(2)</sup>	X
Unidades ro-ro (con autopropulsión)	5	5X	Unidades móviles con autopropulsión	X	X
		51	Vehículos automóviles de transporte de mercancías por carretera, incluidos sus remolques	X <sup>(2)</sup>	X
		52	Vehículos particulares y motocicletas, incluidos sus remolques y caravanas		X <sup>(3)</sup>
		53	Autocares para pasajeros		X <sup>(3)</sup>
		54	Vehículos comerciales (incluidos los vehículos automóviles destinados a la importación y la exportación)	X	X <sup>(3)</sup>
		56	Animales vivos «de pie»	X	X <sup>(3)</sup>
		59	Otras unidades móviles con autopropulsión	X	X
Unidades ro-ro (sin autopropulsión)	6	6X	Unidades móviles sin autopropulsión	X	X
		61	Mercancías en remolques de transporte de mercancías por carretera y semirremolques no acompañados	X <sup>(2)</sup>	X
		62	Caravanas no acompañadas y otros vehículos de transporte por carretera agrícolas e industriales		X <sup>(3)</sup>
		63	Mercancías en vagones de ferrocarril, remolques para el transporte marítimo transportados por buques, barcas para el transporte de mercancías transportadas por buques	X <sup>(2)</sup>	X
		69	Otras unidades móviles sin autopropulsión	X	X
	9	9X	Otros tipos de cargamento no clasificados en otra posición	X	
		91	Productos forestales	X	
92		Productos siderúrgicos	X		
99		Otros tipos de cargamento generales	X		

<sup>(1)</sup> Estas categorías son compatibles con la Recomendación n° 21 de la CEE-ONU.

<sup>(2)</sup> La cantidad registrada es el peso de las mercancías con inclusión del embalaje y exclusión del peso de los contenedores y de las unidades ro-ro.

<sup>(3)</sup> Sólo el número total de unidades.

## ANEXO III

## NST 2007

División	Designación
01	Productos de la agricultura, la ganadería, la caña y la silvicultura; pescado y otros productos de la pesca
02	Hulla, antracita y lignito; petróleo crudo y gas natural
03	Minerales metálicos y otros minerales y productos de la minería; turba; uranio y torio
04	Productos alimenticios, bebidas y tabaco
05	Productos de la industria textil y de la confección; cuero y productos de cuero
06	Productos de madera y corcho (excepto muebles); artículos de cestería y espartería; pasta de papel, papel y productos de la industria del papel; edición, artes gráficas y material grabado
07	Coque y productos de petróleo refinado
08	Productos químicos y fibras artificiales y sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear
09	Otros productos minerales no metálicos
10	Metales básicos; productos metálicos, excepto maquinaria y equipo
11	Maquinaria y equipo mecánico n.c.o.p.; maquinaria de oficina y equipo informático; maquinaria y material eléctrico n.c.o.p.; equipos y aparatos de radio, televisión y comunicaciones; equipo e instrumentos médico-quirúrgicos, de precisión y ópticos; relojería
12	Material de transporte
13	Muebles; otros artículos manufacturados n.c.o.p.
14	Materiales secundarios en bruto; residuos municipales y otros residuos
15	Correo, paquetes
16	Equipos y materiales utilizados en el transporte de mercancías
17	Mercancías trasladadas durante mudanzas privadas y profesionales; equipaje transportado por separado de los viajeros; vehículos de motor trasladados para su reparación; otros bienes no de mercado n.c.o.p.
18	Mercancías agrupadas: distintos tipos de mercancías transportadas conjuntamente
19	Mercancías no identificables: mercancías que por cualquier razón no pueden identificarse y no pueden, por tanto, clasificarse en los grupos 01 a 16
20	Otros artículos n.c.o.p.

## ANEXO IV

**ZONAS COSTERAS MARÍTIMAS**

La nomenclatura que debe utilizarse es la geonomenclatura [nomenclatura de países y territorios para las estadísticas del comercio exterior de la Comunidad y del comercio entre sus Estados miembros, de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (CE) n° 1172/95 del Consejo, de 22 de mayo de 1995, relativo a las estadísticas de los intercambios de bienes de la Comunidad y de sus Estados miembros con terceros países) <sup>(1)</sup>] en vigor en el año al que se refieren los datos.

El código consta de cuatro posiciones: las dos letras del código ISO estándar de cada país de la nomenclatura anteriormente mencionada, seguidas de dos ceros (por ejemplo, código GR00 para Grecia), excepto para los países divididos en varias zonas costeras marítimas, que se identificarán por una cuarta cifra distinta de cero (de 1 a 7), tal como se indica a continuación:

<i>Código</i>	<i>Zonas costeras marítimas</i>
FR01	Francia: Atlántico y Mar del Norte
FR02	Francia: Mediterráneo
FR03	Departamentos franceses de ultramar: Guayana Francesa
FR04	Departamentos franceses de ultramar: Martinica y Guadalupe
FR05	Departamentos franceses de ultramar: La Reunión
DE01	Alemania: Mar del Norte
DE02	Alemania: Mar Báltico
DE03	Alemania: interior
GB01	Reino Unido
GB02	Isla de Man
GB03	Islas Anglo-Normandas
ES01	España: Atlántico (Norte)
ES02	España: Mediterráneo y Atlántico (Sur), incluidas las Islas Baleares y las Islas Canarias
SE01	Suecia: Mar Báltico
SE02	Suecia: Mar del Norte
TR01	Turquía: Mar Negro
TR02	Turquía: Mediterráneo
RU01	Rusia: Mar Negro
RU02	Rusia: Mar Báltico
RU03	Rusia: asiática
MA01	Marruecos: Mediterráneo
MA02	Marruecos: África Occidental
EG01	Egipto: Mediterráneo
EG02	Egipto: Mar Rojo
IL01	Israel: Mediterráneo
IL02	Israel: Mar Rojo
SA01	Arabia Saudita: Mar Rojo
SA02	Arabia Saudita: Golfo
US01	Estados Unidos de América: Atlántico (Norte)
US02	Estados Unidos de América: Atlántico (Sur)
US03	Estados Unidos de América: Golfo
US04	Estados Unidos de América: Pacífico (Sur)
US05	Estados Unidos de América: Pacífico (Norte)

<sup>(1)</sup> DO L 118 de 25.5.1995, p. 10.

---

<i>Código</i>	<i>Zonas costeras marítimas</i>
US06	Estados Unidos de América: Grandes Lagos
US07	Puerto Rico
CA01	Canadá: Atlántico
CA02	Canadá: Grandes Lagos y Alto San Lorenzo
CA03	Canadá: costa oeste
CO01	Colombia: costa norte
CO02	Colombia: costa oeste

*Con los códigos suplementarios*

ZZ01	Instalaciones <i>off shore</i>
ZZ02	Agregados y no descritos en otra posición.

---

## ANEXO V

**NACIONALIDAD DE REGISTRO DEL BUQUE**

La nomenclatura que debe utilizarse es la geonomenclatura [nomenclatura de países y territorios para las estadísticas del comercio exterior de la Comunidad y del comercio entre sus Estados miembros, de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (CE) nº 1172/95] en vigor en el año al que se refieren los datos.

El código consta de cuatro posiciones: las dos letras del código ISO estándar de cada país de la nomenclatura anteriormente mencionada, seguidas de dos ceros (por ejemplo, código GR00 para Grecia), excepto para los países que tengan más de un registro, que se identificarán por una cuarta cifra distinta de cero, tal como se indica a continuación.

FR01	Francia
FR02	Territorio antártico francés (incluidas las Islas Kerguelen)
IT01	Italia — primer registro
IT02	Italia — registro internacional
GB01	Reino Unido
GB02	Isla de Man
GB03	Islas Anglo-Normandas
GB04	Gibraltar
DK01	Dinamarca
DK02	Dinamarca (DIS)
PT01	Portugal
PT02	Portugal (MAR)
ES01	España
ES02	España (Rebeca)
NO01	Noruega
NO02	Noruega (NIS)
US01	Estados Unidos de América
US02	Puerto Rico

---

## ANEXO VI

## NOMENCLATURA DEL TIPO DE BUQUE (ICST-COM)

	Tipo	Categorías comprendidas en cada tipo de buque
10	Graneles líquidos	Petrolero Buque cisterna para transporte de productos químicos Transporte de gas licuado Chalana cisterna Otros buques cisterna
20	Graneles secos	Petrolero/granelero Granelero
31	Contenedor	Portacontenedores integral
32	Transporte especializado	Portabarcasas Buque para el transporte de productos químicos Buque para el transporte de combustibles irradiados Buque para el transporte de ganado Buque para el transporte de vehículos Otros buques de transporte especializado
33	Mercancías en general sin especialización	Buque frigorífico Buque <i>ro-ro</i> de transporte de pasajeros Buque <i>ro-ro</i> de transporte de contenedores Otros cargamentos <i>ro-ro</i> Buque para el transporte combinado de mercancías en general y pasajeros Carguero mixto (mercancías en general y contenedores) Buque de una sola cubierta Buque de varias cubiertas
34	Barcaza/chalana para carga seca	Gabarra con cubierta Gánguil Portagabarras "lash-seabee" Gabarra para carga seca descubierta Gabarra para carga seca bajo techo Otras gabarras para carga seca, no clasificadas en otro apartado
35	Pasajeros	Buques concebidos para el transporte de pasajeros (excepto buques para cruceros)
36	Pasajeros de cruceros	Buques para cruceros únicamente
41	Pesca	Buque pesquero (*) Buque factoría para la transformación del pescado (*)
42	Actividades mar adentro	Perforación y exploración (*) Abastecimiento mar adentro (*)
43	Remolcadores	Remolcadores (*) Empujadores (*)
49	Varios	Dragas (*) Investigación y exploración (*) Otros buques y embarcaciones n.c.o.p. (*)
XX	Desconocido	Tipo de buque desconocido

(\*) No cubierto por la presente Directiva.

## ANEXO VII

**CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES SEGÚN SUS DIMENSIONES**  
**por su tonelaje en peso muerto (TPM) o por su arqueo bruto (TRB)**

La presente nomenclatura se refiere únicamente a los buques de un arqueo bruto igual o superior a 100.

Grupo	Límite inferior		Límite superior	
	TPM	TRB	TPM	TRP
01	—	100	hasta 499	hasta 499
02	500	500	999	999
03	1 000	1 000	1 999	1 999
04	2 000	2 000	2 999	2 999
05	3 000	3 000	3 999	3 999
06	4 000	4 000	4 999	4 999
07	5 000	5 000	5 999	5 999
08	6 000	6 000	6 999	6 999
09	7 000	7 000	7 999	7 999
10	8 000	8 000	8 999	8 999
11	9 000	9 000	9 999	9 999
12	10 000	10 000	19 999	19 999
13	20 000	20 000	29 999	29 999
14	30 000	30 000	39 999	39 999
15	40 000	40 000	49 999	49 999
16	50 000	50 000	79 999	79 999
17	80 000	80 000	99 999	99 999
18	100 000	100 000	149 999	149 999
19	150 000	150 000	199 999	199 999
20	200 000	200 000	249 999	249 999
21	250 000	250 000	299 999	299 999
22	≥ 300 000	≥ 300 000	—	—

*Nota:* En el caso de que se incluyan a efectos de la presente Directiva los buques de un arqueo bruto inferior a 100, se les atribuirá el código del grupo «99».

## ANEXO VIII

## ESTRUCTURA DE LOS CONJUNTOS DE DATOS ESTADÍSTICOS

Los conjuntos de datos especificados en este anexo definen la periodicidad de las estadísticas sobre el transporte marítimo exigidas por la Comunidad. Cada conjunto define un desglose cruzado en un número limitado de dimensiones a diferentes niveles de las nomenclaturas, con agregación en todas las demás dimensiones, para lo cual son necesarias estadísticas de buena calidad.

El Consejo fijará las condiciones de recogida del conjunto de datos B1, a propuesta de la Comisión, a la luz de los resultados del estudio piloto llevado a cabo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva 95/64/CE, y que se refiere a la viabilidad y al coste de la recogida de dicha información para los Estados miembros y sus correspondientes.

## ESTADÍSTICAS ABREVIADAS Y DETALLADAS

- Los conjuntos de datos que se deben proporcionar para los puertos seleccionados, para las mercancías y los pasajeros son: A1, A2, B1, C1, D1, E1, F1, y/o F2.
- Los conjuntos de datos que se deben proporcionar para los puertos seleccionados, para las mercancías, pero no para los pasajeros son: A1, A2, A3, B1, C1, E1, F1, y/o F2.
- Los conjuntos de datos que se deben proporcionar para los puertos seleccionados, para los pasajeros, pero no para las mercancías son: A3, D1, F1 y/o F2.
- El conjunto de datos que se debe proporcionar para los puertos seleccionados (ni para las mercancías, ni para los pasajeros) es: A3.

**Conjunto de datos A1:** Transportes marítimos en los principales puertos europeos, por puerto, tipo de cargamento y relación

Periodicidad: Trimestral

	Variables	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
Dimensiones	Cuadro	2 posiciones alfanuméricas	A1
	Año de referencia	4 posiciones alfanuméricas	(por ejemplo, 1997)
	Trimestre de referencia	1 posición alfanumérica	(1, 2, 3, 4)
	Puerto declarante	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE seleccionados de la lista de puertos
	Dirección	1 posición alfanumérica	Entrada, salida (1, 2)
	Puerto de carga/descarga	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE de la lista de puertos
	Relación	4 posiciones alfanuméricas	Zonas costeras marítimas, anexo IV
	Tipo de cargamento	1 posición alfanumérica	Tipo de cargamento, anexo II

Datos: Peso bruto de las mercancías en toneladas.

**Conjunto de datos A2:** Transportes marítimos, excepto en contenedores o ro-ro, en los principales puertos europeos, por puerto, tipo de cargamento y relación

Periodicidad: Trimestral

	Variables	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
Dimensiones	Cuadro 2	2 posiciones alfanuméricas	A2
	Año de referencia	4 posiciones alfanuméricas	(por ejemplo, 1997)
	Trimestre de referencia	1 posición alfanumérica	(1, 2, 3, 4)
	Puerto declarante	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE seleccionados de la lista de puertos
	Dirección	1 posición alfanumérica	Entrada, salida (1, 2)
	Puerto de carga/descarga	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE de la lista de puertos
	Relación	4 posiciones alfanuméricas	Zonas costeras marítimas, anexo IV
	Tipo de cargamento	2 posiciones alfanuméricas	Tipo de cargamento (contenedores y ro-ro excluidos) anexo II (subcategorías 1X, 11, 12, 13, 19, 2X, 21, 22, 23, 29, 9X, 91, 92 y 99)

Datos: Peso bruto de las mercancías en toneladas.

**Conjunto de datos A3:** Informaciones solicitadas para los puertos seleccionados y los puertos para los que no se pide estadísticas detalladas (véase el artículo 4, apartado 3)

Periodicidad: Anual

	Variables	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
Dimensiones	Cuadro	2 posiciones alfanuméricas	A3
	Año de referencia	4 posiciones alfanuméricas	(por ejemplo, 1997)
	Trimestre de referencia	1 posición alfanumérica	(0)
	Puerto declarante	5 posiciones alfanuméricas	Todos los puertos de la lista de puertos
	Dirección	1 posición alfanumérica	Entrada, salida (1, 2)

Datos: Peso bruto de las mercancías en toneladas.

Número de pasajeros (excluidos pasajeros de cruceros).

Número de pasajeros de cruceros que inician o terminan un crucero.

Número de pasajeros de crucero que realizan una excursión; dirección: únicamente entrada (1) — (opcional).

**Conjunto de datos B1:** Transportes marítimos en los principales puertos europeos, por puerto, tipo de cargamento

Periodicidad: Anual

	Variables	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
Dimensiones	Cuadro	2 posiciones alfanuméricas	B1
	Año de referencia	4 posiciones alfanuméricas	(por ejemplo, 1997)
	Trimestre de referencia	1 posición alfanumérica	(0)
	Puerto declarante	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE seleccionados de la lista de puertos
	Dirección	1 posición alfanumérica	Entrada, salida (1, 2)
	Puerto de carga/descarga	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE de la lista de puertos
	Relación	4 posiciones alfanuméricas	Zonas costeras marítimas, anexo IV
	Tipo de cargamento	1 posición alfanumérica	Tipo de cargamento, anexo II
	Mercancía	2 posiciones alfanuméricas	Nomenclatura de mercancías, anexo III

Datos: Peso bruto de las mercancías en toneladas.

**Conjunto de datos C1:** Transportes marítimos, en contenedores o *ro-ro*, en los principales puertos europeos, por

Periodicidad: Trimestral

	Variables	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
Dimensiones	Cuadro	2 posiciones alfanuméricas	C1
	Año de referencia	4 posiciones alfanuméricas	(por ejemplo, 1997)
	Trimestre de referencia	1 posición alfanumérica	(1, 2, 3, 4)
	Puerto declarante	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE seleccionados de la lista de puertos
	Dirección	1 posición alfanumérica	Entrada, salida (1, 2)
	Puerto de carga/descarga	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE de la lista de puertos
	Relación	4 posiciones alfanuméricas	Zonas costeras marítimas, anexo IV
	Tipo de cargamento	2 posiciones alfanuméricas	Tipo de cargamento, (contenedores y <i>ro-ro</i> únicamente) anexo II (subcategorías 3X, 31, 32, 33, 34, 5X, 51, 52, 53, 54, 56, 59, 6X, 61, 62, 63 y 69)

Datos: Peso bruto de las mercancías en toneladas (tipo de cargamento: subcategorías 3X, 31, 32, 33, 34, 5X, 51, 54, 56, 59, 6X, 61, 62, 63 y 69).

Número de unidades (tipo de cargamento: subcategorías 3X, 31, 32, 33, 34, 5X, 51, 52, 53, 54, 56, 59, 6X, 61, 62, 63 y 69).

Número de unidades vacías (tipo de cargamento: subcategorías 3X, 31, 32, 33, 34, 5X, 51, 59, 6X, 61, 63 y 69).

**Conjunto de datos D1:** Transporte de pasajeros en los principales puertos europeos, por relación y nacionalidad de registro del buque Periodicidad:

Periodicidad: Trimestral

	Variables	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
Dimensiones	Cuadro	2 posiciones alfanuméricas	D1
	Año de referencia	4 posiciones alfanuméricas	(por ejemplo, 1997)
	Trimestre de referencia	1 posición alfanumérica	(1, 2, 3, 4)
	Puerto declarante	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE seleccionados de la lista de puertos
	Dirección	1 posición alfanumérica	Entrada, salida (1, 2)
	Puerto de carga/descarga	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE de la lista de puertos
	Relación	4 posiciones alfanuméricas	Zonas costeras marítimas, anexo IV
	Nacionalidad de registro del buque	4 posiciones alfanuméricas	Nacionalidad de registro del buque, anexo V

*Datos:* Número de pasajeros, excluidos los pasajeros de cruceros que inician o terminan un crucero, así como los pasajeros de crucero que realizan una excursión.

**Conjunto de datos E1:** Transporte marítimo en los principales puertos europeos, por puerto, tipo de cargamento, relación y nacionalidad de registro del buque

Periodicidad: Anual

	Variables	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
Dimensiones	Cuadro	2 posiciones alfanuméricas	E1
	Año de referencia	4 posiciones alfanuméricas	(por ejemplo, 1997)
	Trimestre de referencia	1 posición alfanumérica	(0)
	Puerto declarante	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE seleccionados de la lista de puertos
	Dirección	1 posición alfanumérica	Entrada, salida (1, 2)
	Puerto de carga/descarga	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE de la lista de puertos
	Relación	4 posiciones alfanuméricas	Zonas costeras marítimas, anexo IV
	Tipo de cargamento	1 posición alfanumérica	Tipo de cargamento, anexo II
	Nacionalidad de registro del buque	4 posiciones alfanuméricas	Nacionalidad de registro del buque, anexo V

*Datos:* Peso bruto de las mercancías en toneladas.

**Conjunto de datos F1:** Tráfico portuario europeo de buques en los principales puertos europeos, por puerto, tipo y clase del buque que carga o descarga el flete o embarca o desembarca pasajeros (incluidos los pasajeros de crucero que realizan una excursión)

Periodicidad: Trimestral

	Variables	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
Dimensiones	Cuadro	2 posiciones alfanuméricas	F1
	Año de referencia	4 posiciones alfanuméricas	(por ejemplo, 1997)
	Trimestre de referencia	1 posición alfanumérica	(1, 2, 3, 4)
	Puerto declarante	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE seleccionados de la lista de puertos
	Dirección	1 posición alfanumérica	Entrada, salida (1, 2)
	Tipo de buque	2 posiciones alfanuméricas	Tipo de buque, anexo VI
	Dimensión del buque TPM	2 posiciones alfanuméricas	Clase de tonelaje de peso muerto ( <i>deadweight</i> ) anexo VII

Datos: Número de buques.  
Peso muerto de los buques en toneladas.

**Conjunto de datos F2:** Tráfico portuario europeo de buques en los principales puertos europeos, por puerto, tipo y clase del buque que carga o descarga el flete o embarca o desembarca pasajeros (incluidos los pasajeros de crucero que realizan una excursión)

Periodicidad: Trimestral

	Variables	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
Dimensiones	Cuadro	2 posiciones alfanuméricas	F2
	Año de referencia	4 posiciones alfanuméricas	(por ejemplo, 1997)
	Trimestre de referencia	1 posición alfanumérica	(1, 2, 3, 4)
	Puerto declarante	5 posiciones alfanuméricas	Puertos EEE seleccionados de la lista de puertos
	Dirección	1 posición alfanumérica	Entrada, salida (1, 2)
	Tipo de buque	2 posiciones alfanuméricas	Tipo de buque, anexo VI
	Dimensión del buque TRB	2 posiciones alfanuméricas	Clase de arqueado bruto, anexo VII

Datos: Número de buques.  
Arqueo bruto de los buques.

## ANEXO IX

**PARTE A****Directiva derogada con sus modificaciones sucesivas**

(contempladas en el artículo 12)

Directiva 95/64/CE del Consejo  
(DO L 320 de 30.12.1995, p. 25).

Decisión 98/385/CE de la Comisión  
(DO L 174 de 18.6.1998, p. 1).

Únicamente el artículo 3

Decisión 2000/363/CE de la Comisión  
(DO L 132 de 5.6.2000, p. 1).

Únicamente el artículo 1

Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento  
Europeo y del Consejo  
(DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

Únicamente el punto 20 del anexo II

Decisión 2005/366/CE de la Comisión  
(DO L 123 de 17.5.2005, p. 1).

Únicamente el artículo 1

Reglamento (CE) n° 1304/2007 de la Comisión  
(DO L 290 de 8.11.2007, p. 14).

Únicamente el artículo 1

**PARTE B****Plazo de transposición al Derecho nacional**

(contemplado en el artículo 12)

Directiva	Plazo de transposición
95/64/CE	31 de diciembre de 1996

## ANEXO X

## TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 95/64/CE	Presente Directiva
Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2, apartado 1, primer párrafo	Artículo 2, letra a), párrafo primero
Artículo 2, apartado 1, segundo párrafo, letras a) y b)	Artículo 2, letra a), párrafo segundo, incisos i) y ii)
Artículo 2, apartado 1, tercer párrafo	Artículo 2, letra a), párrafo tercero
Artículo 2, apartados 2 a 5	Artículo 2, letras b) a e)
Artículo 3	Artículo 3
Artículo 4, apartado 1	Artículo 4, apartado 1
Artículo 4, apartado 2, primer párrafo	Artículo 4, apartado 2, párrafo primero
Artículo 4, apartado 2, segundo párrafo	—
Artículo 4, apartado 2, tercer párrafo	Artículo 4, apartado 2, párrafo segundo
Artículo 4, apartado 3	Artículo 4, apartado 3
Artículos 5, 6 y 7	Artículos 5, 6 y 7
Artículo 8, apartado 1	Artículo 8
Artículo 8, apartado 2	—
Artículo 9	Artículo 9
Artículo 10	—
Artículo 11	—
Artículo 12	—
Artículo 13, apartados 1 y 2	Artículo 10, apartados 1 y 2
—	Artículo 10, apartado 3
Artículo 13, apartado 3	—
Artículo 14, apartado 1	—
Artículo 14, apartado 2	Artículo 11
—	Artículo 12
Artículo 15	Artículo 13
Artículo 16	Artículo 14
Anexos I a VIII	Anexos I a VIII
—	Anexo IX
—	Anexo X

## II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

## DECISIONES

## COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 29 de mayo de 2009

**por la que se concede la exención que ha solicitado el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para Inglaterra, Escocia y Gales en virtud de la Directiva 91/676/CEE del Consejo, relativa a la protección de las aguas contra la contaminación producida por nitratos utilizados en la agricultura**

[notificada con el número C(2009) 3853]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(2009/431/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

del anexo III, punto 2, párrafo tercero, de la citada Directiva 91/676/CEE.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 91/676/CEE del Consejo, de 12 de diciembre de 1991, relativa a la protección de las aguas contra la contaminación producida por nitratos utilizados en la agricultura <sup>(1)</sup>, y, en particular, su anexo III, punto 2, párrafo tercero,

Considerando lo siguiente:

(1) En caso de que la cantidad de estiércol que un Estado miembro pretenda aplicar por hectárea y año sea distinta de la especificada en el anexo III, punto 2, párrafo segundo, primera frase, de la Directiva 91/676/CEE y en la letra a) del mismo párrafo, tal cantidad debe fijarse de forma que no afecte a la consecución del objetivo indicado en el artículo 1 de esa Directiva y ha de justificarse en atención a criterios objetivos, como lo es en el presente caso la concurrencia de unos ciclos de crecimiento largos y de unos cultivos con elevada captación de nitrógeno.

(2) El 14 de enero de 2009, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte presentó a la Comisión una solicitud de exención para Inglaterra, Escocia y Gales al amparo

(3) La exención solicitada responde al propósito del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de permitir que en algunas explotaciones de prados de Inglaterra, Escocia y Gales se apliquen por hectárea y año hasta 250 kg de nitrógeno procedente de estiércol de ganado. Se calcula que el número de explotaciones de Inglaterra, Escocia y Gales que quedaría cubierto por la exención se elevaría a 1 950 aproximadamente, lo que corresponde al 1,3 % del total de explotaciones, al 1,5 % de la superficie agrícola utilizada y al 21 % del total de cabezas de ganado lechero.

(4) La legislación que transpone la Directiva 91/676/CEE en el Reino Unido, incluyendo la designación de las zonas vulnerables y el establecimiento de los programas de acción de Inglaterra (*Regulations 2008 No 2349*), Escocia (*Regulations 2008 No 298*) y Gales (*Regulations 2008 No 3143*), ha sido adoptada y se aplicará en conjunción con la presente Decisión.

(5) Las zonas vulnerables designadas a las que se aplican los programas de acción cubren el 68 % de la superficie total de Inglaterra, el 14 % de la de Escocia y el 4 % de la de Gales.

<sup>(1)</sup> DO L 375 de 31.12.1991, p. 1.

- (6) Los datos que se han presentado sobre la calidad del agua muestran que en Inglaterra el 83 % de las masas de agua subterráneas tiene concentraciones medias de nitratos inferiores a 50 mg/l y que en el 58 % de esas masas de agua la concentración se sitúa por debajo de los 25 mg/l. En el caso de Escocia y de Gales, más del 90 % de las masas de agua subterráneas tiene una concentración media de nitratos de menos de 50 mg/l, y la concentración que presenta más del 70 % de esas masas de agua es inferior a 25 mg/l. En cuanto a las aguas superficiales, en el caso de Inglaterra, más del 50 % de los puntos de muestreo arroja concentraciones medias de nitratos inferiores a 25 mg/l, y no más del 9 % de esos puntos tiene concentraciones superiores a 50 mg/l. En Escocia y Gales, por su parte, más del 90 % de los puntos de muestreo presenta una concentración media de nitratos inferior a 25 mg/l, y en ningún punto hay concentraciones superiores a 50 mg/l.
- (7) El bovino lechero y de carne y el ovino son los principales tipos de ganado herbívoro que existen en Inglaterra, Escocia y Gales. El número de cabezas registró una tendencia a la baja durante el período 1995-2007 (una reducción del 13 % en los bovinos y del 22 % en las ovejas y corderos). De la producción total de estiércol de ganado, el 52 % se trata como purines y alrededor del 48 %, como estiércol sólido procedente de sistemas a base de paja.
- (8) El uso de abonos químicos se ha reducido en los últimos 20 años (un 42 % en el caso del nitrógeno y un 49 % en el del fósforo). En los prados destinados al ganado lechero, el uso de abonos químicos nitrogenados ha disminuido un 37 % desde 1999, situándose en 128 kg N/ha en 2007. Los balances nacionales de nitrógeno y de fósforo de la OCDE indican que, entre 1985 y 2002, el primero pasó de 46 a 22 kg N/ha y el segundo, de 15 a 12 kg P/ha.
- (9) Los prados ocupan el 69 % de la superficie agrícola total de Inglaterra, Escocia y Gales. De esos prados, el 46 % son extensivos y el 54 % gestionados. El 31 % de la superficie agrícola total está constituido por tierras de cultivo.
- (10) Los documentos presentados en apoyo de la solicitud demuestran que la cantidad que se propone para las explotaciones de prados (250 kg por hectárea y año de nitrógeno procedente de estiércol de herbívoros) está justificada por criterios objetivos tales como el alto nivel de precipitaciones netas, los largos ciclos vegetativos y la gran producción de pastos con una elevada captación de nitrógeno.
- (11) Tras haber examinado la solicitud, la Comisión considera que la cantidad propuesta de 250 kg por hectárea no afectará a la consecución de los objetivos de la Directiva 91/676/CEE si se cumplen unas condiciones estrictas.

- (12) La presente Decisión debe aplicarse en conjunción con los programas de acción de Inglaterra, Escocia y Gales adoptados para el período 2009-2012.
- (13) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité de Nitratos establecido en el artículo 9 de la Directiva 91/676/CEE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

Se concede con sujeción a las condiciones establecidas en la presente Decisión la exención que ha solicitado el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para autorizar en Inglaterra, Escocia y Gales una cantidad de estiércol de ganado superior a las previstas en el anexo III, punto 2, párrafo segundo, primera frase, de la Directiva 91/676/CEE y en la letra a) de ese mismo párrafo.

#### Artículo 2

##### Definiciones

A los efectos de la presente Decisión, se aplicarán las definiciones siguientes:

- a) «explotaciones de prados»: aquellas explotaciones en las que los pastos ocupen el 80 % o más de la superficie agrícola disponible para la aplicación de estiércol;
- b) «herbívoros»: los bovinos (salvo los terneros de engorde), los ovinos, los cérvidos, los caprinos y los equinos;
- c) «pastos»: los prados permanentes o temporales (temporales significa praderas mantenidas durante menos de cuatro años).

#### Artículo 3

##### Ámbito de aplicación

La presente Decisión se aplicará a las explotaciones de prados de forma individual y con sujeción a las condiciones establecidas en los artículos 4, 5 y 6.

#### Artículo 4

##### Autorización y compromiso anuales

- Los agricultores que deseen beneficiarse de la exención deberán presentar a las autoridades competentes una solicitud anual.
- Junto a esa solicitud, los agricultores tendrán que presentar por escrito el compromiso de cumplir las condiciones establecidas en los artículos 5 y 6.

3. Las autoridades competentes velarán por que todas las solicitudes que se presenten para acogerse a la exención se sometan a un control administrativo. Los solicitantes serán informados en caso de que ese control demuestre que no se cumplen las condiciones dispuestas en los artículos 5 y 6. Las solicitudes en tales casos se considerarán denegadas.

#### Artículo 5

##### Aplicación de estiércol y de otros abonos

1. Con sujeción a las condiciones dispuestas en los apartados 2 a 7, la cantidad de estiércol de herbívoros que se aplique cada año en las explotaciones de prados, incluida la depositada por los propios animales, no contendrá más de 250 kg de nitrógeno por hectárea.

2. La aportación total de nitrógeno no superará la demanda de nutrientes que se prevea para el cultivo considerado y tendrá en cuenta la propia contribución del suelo.

3. Cada explotación tendrá un plan de fertilización en el que se describan la rotación de cultivos de la explotación y la aplicación de estiércol y de abonos nitrogenados y fosfatados que se prevea en ella. Dicho plan estará disponible en las explotaciones como tarde para el 1 de marzo de cada año civil.

Los planes de fertilización presentarán los elementos siguientes:

- a) el número de cabezas y una descripción de los sistemas de estabulación y almacenamiento de la explotación, incluida la capacidad de almacenamiento de estiércol de la que se disponga;
- b) un cálculo de la cantidad de nitrógeno (menos las pérdidas en estabulación y almacenamiento) y de fósforo procedente del estiércol que se produzca en la explotación;
- c) la rotación de cultivos y la superficie de cada uno de estos, incluido un bosquejo cartográfico en el que figure la localización de cada campo;
- d) las necesidades de nitrógeno y fósforo que se prevean para los cultivos;
- e) la cantidad y tipo de estiércol recibido por la explotación o entregado fuera de ella;
- f) los resultados, en su caso, de los análisis que se hayan efectuado sobre los niveles de nitrógeno y fósforo del suelo;
- g) la aplicación en cada campo de nitrógeno y fósforo procedentes de estiércol;

h) la aplicación en cada campo de nitrógeno y fósforo procedentes de abonos químicos o de otro tipo.

Los planes deberán revisarse dentro de los siete días siguientes a cualquier modificación de las prácticas agrícolas a fin de garantizar su coherencia con ellas.

4. Cada explotación llevará un registro de fertilización con datos sobre la gestión de los aportes de nitrógeno y de fósforo. Cada año civil presentará ese registro a la autoridad competente.

5. Toda explotación que se acoja a la exención deberá aceptar que tanto la solicitud contemplada en el artículo 4, apartado 1, como el plan y el registro de fertilización puedan ser objeto de control.

6. Toda explotación acogida a la exención dispondrá de los resultados de un análisis de los niveles de nitrógeno y fósforo de su suelo. Por cada zona homogénea de la explotación, deberán efectuarse al menos cada cuatro años un muestreo y un análisis, teniendo en cuenta la rotación de cultivos y las características del suelo. Se requerirá un análisis como mínimo por cada cinco hectáreas de explotación.

7. En otoño no se realizará ninguna aplicación de estiércol antes de cultivarse los pastos.

#### Artículo 6

##### Gestión de la tierra

Se ocupará con pastos al menos el 80 % de la superficie de las explotaciones que esté disponible para la aplicación de estiércol. Los agricultores acogidos a la exención deberán respetar las normas siguientes:

- a) los prados temporales de suelos arenosos se ararán en primavera;
- b) el arado de los prados en cualquier tipo de suelo será seguido inmediatamente por un cultivo que presente altas necesidades de nitrógeno;
- c) la rotación de cultivos no incluirá leguminosas ni otras plantas que fijen el nitrógeno atmosférico; esto, sin embargo, no se aplicará al trébol que ocupe menos del 50 % del prado, ni a otras leguminosas entresembradas con pasto.

*Artículo 7***Otras medidas**

La presente exención se aplicará sin perjuicio de las medidas necesarias para cumplir las otras normas comunitarias en materia de protección de la salud pública, la sanidad animal y el medio ambiente.

*Artículo 8***Seguimiento**

1. Las autoridades competentes elaborarán y actualizarán cada año unos mapas en los que se indiquen por cada distrito el porcentaje de explotaciones de prados, el porcentaje de animales y el porcentaje de tierras agrícolas cubiertas por la exención. Esos mapas se presentarán anualmente a la Comisión acompañando al informe que dispone el artículo 10 de la presente Decisión.

2. El seguimiento de las explotaciones cubiertas por los programas de acción y por la presente exención se efectuará a nivel de campo y en las cuencas agrícolas de seguimiento. Las cuencas de referencia serán representativas de los diferentes tipos de suelo, niveles de intensidad y prácticas de fertilización.

3. Los controles y los análisis de nutrientes previstos en el artículo 5 de la presente Decisión deberán proporcionar datos sobre el uso local del suelo, la rotación de cultivos y las prácticas agrícolas que presenten las explotaciones acogidas a la exención. Esos datos podrán utilizarse para calcular, a partir de modelos, la importancia de la lixiviación de nitratos y de las pérdidas de fósforo registradas en los campos en los que se apliquen por hectárea y año hasta 250 kg de nitrógeno procedente de estiércol de herbívoros.

4. El seguimiento de las aguas subterráneas poco profundas, así como del agua del suelo, de las aguas de drenaje y de los cursos de agua de las explotaciones que pertenezcan a las cuencas agrícolas de seguimiento proporcionará datos sobre las concentraciones de nitratos y fósforo presentes en las aguas que dejen la zona radicular y entren en el sistema de aguas subterráneas y superficiales.

5. El seguimiento de las aguas se reforzará en aquellas cuencas agrícolas que estén próximas a las masas de agua más vulnerables.

6. Con el fin de mejorar la gestión de los nutrientes, se llevará a cabo un estudio que recoja, hacia el final del período cubierto por la exención, información científica detallada sobre los sistemas de explotación intensiva de prados. Ese estudio se centrará en las pérdidas de nutrientes que, como las ocasionadas por la lixiviación de los nitratos o las pérdidas por desnitrificación y las pérdidas de fosfatos, se produzcan en los sistemas intensivos de producción lechera en zonas representativas.

*Artículo 9***Controles**

1. La autoridad nacional competente realizará controles administrativos de todas las explotaciones acogidas a la exención con el fin de evaluar si se cumple la cantidad máxima por hectárea y año de 250 kg de nitrógeno procedente de estiércol de herbívoros, así como las tasas máximas de fertilización con nitrógeno y las condiciones impuestas para el uso de la tierra.

2. Se establecerá un programa de inspecciones sobre el terreno que se base en un análisis de riesgos, en los resultados de los controles efectuados en los años anteriores y en los resultados de los controles aleatorios generales de la legislación por la que se aplique la Directiva 91/676/CEE. Las inspecciones sobre el terreno cubrirán no menos del 3 % de las explotaciones acogidas a la exención y su finalidad será comprobar el cumplimiento de las condiciones dispuestas en los artículos 5 y 6.

*Artículo 10***Informes**

1. La autoridad competente presentará a la Comisión un informe anual con los resultados del seguimiento y una breve descripción de la evolución de la calidad del agua y de las prácticas de evaluación. El informe expondrá cómo se ha evaluado con controles a nivel de explotación el cumplimiento de las condiciones establecidas para la exención e indicará aquellas explotaciones que, según los resultados de las inspecciones administrativas y sobre el terreno, no se ajusten a tales condiciones.

El primer informe se presentará antes de que finalice junio de 2010 y los subsiguientes, cada año antes también de que concluya ese mes.

2. Los resultados recogidos en esos informes serán tenidos en cuenta por la Comisión para examinar las nuevas solicitudes de exención que puedan presentarse en el futuro.

*Artículo 11***Aplicación**

La presente Decisión se aplicará en el contexto de las disposiciones por las que se aplican los programas de acción de Inglaterra (*Regulations 2008 No 2349*), Escocia (*Regulations 2008 No 298*) y Gales (*Regulations 2008 No 3143*). La presente Decisión caducará el 31 de diciembre de 2012.

*Artículo 12*

El destinatario de la presente Decisión será el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Hecho en Bruselas, el 29 de mayo de 2009.

Por la Comisión

Stavros DIMAS

Miembro de la Comisión





## Precio de suscripción 2009 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 000 EUR al año (*)
Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	100 EUR al mes (*)
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + CD-ROM anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	700 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	70 EUR al mes
Diario Oficial de la UE, serie C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	400 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	40 EUR al mes
Diario Oficial de la UE, series L + C, CD-ROM mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	500 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), CD-ROM, dos ediciones a la semana	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	360 EUR al año (= 30 EUR al mes)
Diario Oficial de la UE, serie C: Oposiciones	Lengua(s) en función de la oposición	50 EUR al año

(\*) Venta por ejemplar: — hasta 32 páginas: 6 EUR  
— de 33 a 64 páginas: 12 EUR  
— de más de 64 páginas: precio fijado caso por caso

La suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, que se publica en las lenguas oficiales de la Unión Europea, está disponible en 22 versiones lingüísticas. Incluye las series L (Legislación) y C (Comunicaciones e informaciones).

Cada versión lingüística es objeto de una suscripción aparte.

Con arreglo al Reglamento (CE) nº 920/2005 del Consejo, publicado en el Diario Oficial L 156 de 18 de junio de 2005, que establece que las instituciones de la Unión Europea no estarán temporalmente vinculadas por la obligación de redactar todos los actos en irlandés y de publicarlos en esta lengua, los Diarios Oficiales publicados en lengua irlandesa se comercializan aparte.

La suscripción al Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos) reagrupa las 23 versiones lingüísticas oficiales en un solo CD-ROM plurilingüe.

Previa petición, las personas suscritas al *Diario Oficial de la Unión Europea* podrán recibir los anexos del Diario Oficial. La publicación de estos anexos se comunica mediante una «Nota al lector» insertada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

## Venta y suscripciones

Las publicaciones de pago editadas por la Oficina de Publicaciones pueden adquirirse en nuestra red de distribuidores comerciales, la relación de los cuales figura en la dirección siguiente de Internet:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_es.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_es.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.**

**Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>**