COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 1.6.2012
COM(2012) 251 final

# INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO

## Octavo informe sobre la aplicación del Reglamento (CE) nº 866/2004, de 29 de abril de 2004, y la situación resultante de su aplicación en el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2011

{SWD(2012) 140 final}

**INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO**

**Octavo informe sobre la aplicación del Reglamento (CE) nº 866/2004, de 29 de abril de 2004, y la situación resultante de su aplicación en el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2011**

## INTRODUCCIÓN

El Reglamento (CE) n° 866/2004 del Consejo, sobre un régimen conforme al artículo 2 del Protocolo n° 10 del Acta de Adhesión[1], (en lo sucesivo, el «Reglamento de la Línea Verde» o «RLV») entró en vigor el 1 de mayo de 2004. En él se definen los términos con arreglo a los cuales se aplican las disposiciones de la legislación de la UE en materia de circulación de personas, bienes y servicios a través de la línea entre las zonas de la República de Chipre en las que el Gobierno no ejerce un control efectivo y las zonas en las que sí lo ejerce. Para asegurar la eficacia de estas normas, su aplicación se ha ampliado al confín entre las zonas mencionadas y la zona oriental de soberanía del Reino Unido (ESBA)[2].

El presente informe abarca el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2011.

Durante el periodo cubierto por el informe, la Comisión no propuso ninguna modificación del RLV, pero modificó las normas de aplicación.

La Comisión ha mantenido un diálogo constructivo con las autoridades competentes de la República de Chipre y con la Administración de la zona de soberanía (SBA), a nivel de trabajo, en relación con la aplicación del Reglamento.

## 1. DISPOSICIONES DE APLICACIÓN

El 31 de mayo de 2011, la Comisión adoptó el Reglamento (UE) nº 531/2011 por el que se modifican las normas de aplicación del RLV[3].

La decisión de la Comisión levantó la obligación de que las patatas comercializadas a través de la Línea Verde (en lo sucesivo, «la Línea») sean cultivadas directamente a partir de patatas de siembra certificadas. Esto permite el comercio de patatas producidas por la germinación de semillas producidas por los agricultores como primera cosecha de patatas de siembra certificadas bajo el control de expertos fitosanitarios independientes designados por la Comisión para proporcionar la seguridad necesaria con respecto a la identidad y el estado sanitario.

---

1 DO L 161 de 30.4.2004, p.128. Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 587/2008 del Consejo (DO L 163 de 24.6.2008, p. 1), conocido como «Reglamento de la Línea Verde».

2 Véase el tercer considerando del Reglamento de la Línea Verde.

3 Reglamento (CE) nº 1480/2004, por el que se establecen disposiciones específicas en relación con las mercancías procedentes de zonas que no están bajo el control efectivo del Gobierno de Chipre y que lleguen a zonas que están bajo el control efectivo de dicho Gobierno.

## 2. CRUCE DE PERSONAS

### 2.1. Cruce por los pasos autorizados

El Reglamento establece un marco jurídico estable para la libre circulación de chipriotas, de otros ciudadanos de la UE y de nacionales de terceros países que crucen la Línea por los pasos autorizados. Se registró un ligero aumento del número de grecochipriotas y un descenso del número de turcochipriotas que cruzaron.

Según datos de la República de Chipre, en el periodo de referencia del informe[4] se registró el cruce de 621 406 (periodo anterior: 596 578) grecochipriotas en 210 877 vehículos (periodo anterior: 170 315) desde las zonas controladas por el Gobierno hacia la parte norte de Chipre y el cruce de 937 789 (periodo anterior: 1 097 676) turcochipriotas en 348 225 vehículos (periodo anterior: 378 475) desde la parte norte de Chipre a las zonas controladas por el Gobierno.

El número de ciudadanos de la UE no chipriotas y de nacionales de terceros países que cruzaron la Línea disminuyó ligeramente. Según datos de la policía de la República de Chipre (en lo sucesivo, «CYPOL»), durante el periodo de referencia se efectuaron otros 634 218 cruces de ciudadanos de la UE distintos de los chipriotas y de nacionales de terceros países (periodo anterior: 664 566). El 67 % de estos cruces (424 992) se produjo en el paso peatonal de Ledra Street, que se abrió en abril de 2008. El paso de Ledra Street siguió siendo con diferencia el más transitado por los no chipriotas (principalmente turistas).

Estas cifras coinciden en líneas generales con las recopiladas de la comunidad turcochipriota: 694 633 cruces de grecochipriotas en 248 962 vehículos desde las zonas controladas por el Gobierno hacia la parte norte de Chipre y 1 450 566 cruces de turcochipriotas en 553 913 vehículos en la otra dirección. Además, se registraron 1 101 942 cruces de extranjeros desde las zonas controladas por el Gobierno hacia la parte norte de Chipre.

En las antedichas cifras de la CYPOL, sin embargo, no se incluyen datos sobre las personas y los vehículos que cruzaron por los pasos de Pergamos y Strovilia, desde la parte norte de Chipre hacia la ESBA[5]. La Administración de la ESBA no dispone de estadísticas detalladas sobre estos dos pasos. Sin embargo, las estimaciones de la ESBA, basadas en datos de la comunidad turcochipriota, indican que 84 407 grecochipriotas cruzaron a la parte norte de Chipre y 450 408 turcochipriotas cruzaron a las zonas controladas por el Gobierno por los pasos situados dentro de la SBA.

El personal de la CYPOL que trabaja directamente en los pasos pasó de 73 en 2010 a 77 en 2011.

La evaluación en lo que respecta al cruce de personas es globalmente positiva. No obstante, se notificaron unos cuantos incidentes durante el periodo de referencia. El 9 de

---

[4] Las autoridades de la República de Chipre no disponen de registros sobre el regreso de grecochipriotas a las zonas controladas por el Gobierno ni del regreso de turcochipriotas a la parte norte de Chipre (véase el anexo VII).

[5] El RLV no obliga a informar sobre estos movimientos.

octubre de 2011, no se permitió a un autobús turcochipriota que transportaba turistas letones cruzar la Línea en el paso de Agios Dhometios, por el que había cruzado previamente en numerosas ocasiones. Según el conductor del autobús, en el paso se le informó de que solo podían cruzar turcochipriotas en autobuses turcochipriotas registrados. Los turistas fueron conducidos al paso de Ledra Palace, que cruzaron a pie y donde se puso a su disposición un autobús de las zonas controladas por el Gobierno para que pudieran completar su viaje. Las autoridades de la República de Chipre informaron a la Comisión de que la documentación no estaba en orden, pero según el conductor del autobús, que ha presentado una denuncia oficial a la Comisión, desde entonces se le ha autorizado a cruzar muchas veces con pasajeros turcochipriotas.

Una comunicación errónea según la cual los turcochipriotas ya no podrían cruzar sin una tarjeta de identidad de la República de Chipre, que afectó solo a unos pocos turcochipriotas en días específicos, se resolvió rápidamente.

Los incidentes mencionados han sido una fuente de preocupación para la comunidad turcochipriota y fueron planteadas por la Comisión a las autoridades de la República de Chipre para determinar si había habido un cambio de política, lo que exigiría una notificación a la Comisión, tal como dispone el RLV[6]. Las autoridades de la República de Chipre informaron a la Comisión de que no se había producido ningún cambio de política en lo tocante al cruce de personas, al tiempo que insistían en que la proporción de incidentes es insignificante en comparación con el número total de cruces.

### 2.2. Emigración irregular a través de la Línea Verde y asilo

Las cifras de la CYPOL para 2011 muestran una nueva reducción de la migración irregular a través de la Línea desde la parte norte de Chipre a las zonas controladas por el Gobierno. En 2011, fueron interceptados en las zonas controladas por el Gobierno 1 311 migrantes irregulares (periodo anterior: 1 855) (excluidos aquellos a los que no se permitió pasar por los pasos de la Línea Verde[7]). Un inmigrante irregular entró directamente a las zonas controladas por el Gobierno y dieciocho personas entraron a través de la SBA oriental, lo que eleva el número total de inmigrantes irregulares detenidos a 1 330. Según la policía chipriota, esto se debe probablemente al empeoramiento de las perspectivas de empleo como consecuencia de la crisis económica en Chipre, así como a los esfuerzos desplegados por las autoridades de la República de Chipre para combatir la migración irregular. La mayoría de los inmigrantes irregulares interceptados eran ciudadanos de Siria, Irán y Georgia (anexo VIII). Por regla general, los inmigrantes irregulares son interceptados en los controles instalados a lo largo de la Línea Verde y en los aeropuertos, al tratar de salir de Chipre. Los nacionales de terceros países que buscan protección internacional son identificados normalmente en las comisarías cuando solicitan asilo.

Para establecer la vía de acceso de estos inmigrantes irregulares a las zonas controladas por el Gobierno, la CYPOL se basa en los mismos criterios que se utilizaron en años anteriores: esencialmente la documentación (visados, sellos de entrada o salida de

---

[6] Artículo 10 del RLV.

[7] La República de Chipre no lleva estadísticas oficiales sobre el número de personas a las que no se permitió pasar la Línea Verde. Sin embargo, la policía chipriota estima que, en 2011, alrededor de 2220 personas no recibieron autorización para cruzar a las zonas controladas por el Gobierno.

Turquía en los pasaportes o «visado» o «permiso de residencia» de la «RTNC»), las declaraciones de los propios inmigrantes y otras pruebas, como la falta de documentos de identidad, periódicos turcochipriotas y billetes de banco turcos.

De 1 311 inmigrantes irregulares interceptados, 417 (31,8 %) solicitaron asilo en la República de Chipre.

La mayoría de los inmigrantes irregulares llegan a las zonas controladas por el Gobierno a través de Turquía y de la parte norte de Chipre.

Según información procedente de la comunidad turcochipriota, en la parte norte de Chipre se interceptaron dieciséis inmigrantes irregulares, todos ellos sirios. Se prohibió el cruce de la Línea por los pasos oficiales hacia la parte norte de Chipre a 2 267 personas[8]. Durante el periodo de referencia, se «deportó» a 860 personas desde la parte norte de Chipre[9].

El servicio de transbordador entre Latakia (Siria) y Famagusta dejó de funcionar en septiembre de 2010. Hasta ahora, la crisis en Siria no ha afectado a Chipre y ha disminuido el número de inmigrantes irregulares procedentes de Siria.

No se dispone de datos precisos sobre las personas a las que no se permitió cruzar por los pasos.

No existe ningún tipo de cooperación directa en materia de policía e inmigración entre la República de Chipre y la comunidad turcochipriota. Sin embargo, representantes de ambas comunidades se reúnen en el marco de un comité técnico bicomunitario sobre delincuencia y asuntos penales bajo los auspicios de Naciones Unidas. El Comité Técnico sobre Delincuencia y Asuntos Penales es uno de los siete comités especializados creados para afianzar la confianza entre ambas comunidades con el apoyo de Naciones Unidas y es el resultado directo de un acuerdo alcanzado entre los dos líderes chipriotas el 21 de mayo de 2008. A modo de extensión de este Comité, ambas comunidades han establecido asimismo un mecanismo de intercambio de información y de iniciativas conjuntas, el llamado «Espacio conjunto de comunicación», en el que tiene una presencia continua la UNFICYP y que opera seis días a la semana. Ambas partes han demostrado su voluntad de mejorar, a través de estos mecanismos, la comunicación entre sus respectivas fuerzas de policía y de cooperar y prestarse asistencia mutua mediante el intercambio de información sobre casos de rapto, detención ilegal, tráfico de drogas y robo[10].

La policía chipriota describió como muy buena la cooperación con otros servicios gubernamentales competentes y con la administración de la ESBA.

*Zona de soberanía oriental (ESBA)*

En general, la inmigración irregular a través de la ESBA disminuyó durante el periodo de referencia. Los funcionarios de la SBA siguen considerando excelente la cooperación en

---

8 Turquía: 979, Siria: 204, Turkmenistán: 167, Georgia: 88, Irak: 74.

9 Turquía: 543, Siria: 44, Moldavia: 64, Irán: 53, Nigeria: 10.

10 Información facilitada por UNFICYP.

este ámbito entre la República de Chipre y el servicio de Aduanas e Inmigración de la SBA. Durante el periodo cubierto por el informe, no se permitió el cruce a 1 163 personas, en su mayoría ciudadanos turcos que viven en la parte norte de Chipre. Otros extranjeros eran turistas procedentes de Australia, EE.UU., Brasil, Irán y Rusia que cruzaron desde la parte norte de Chipre. Estas personas fueron dirigidas al paso de Agios Dhometios en Nicosia para someterse a las formalidades de entrada en la República de Chipre[11].

En la ESBA fueron interceptados un total de dieciocho inmigrantes irregulares[12], nueve de los cuales habían entrado en las zonas controladas por el Gobierno legalmente, pero permanecieron en ellas tras la expiración de sus visados. La policía de la SBA detuvo asimismo a tres miembros de redes ilegales de inmigración. Las seis personas restantes habían entrado en la isla por la parte norte de Chipre y habían cruzado la Línea de forma irregular.

Además de en los pasos, la policía de la SBA realiza patrullas no periódicas, basadas en el riesgo y en la información obtenida de los servicios de inteligencia, con la finalidad de luchar contra la inmigración ilegal. Estas patrullas se complementan con patrullas de los servicios de aduana de la SBA y del ejército.

Varios «pasos no autorizados» en el pueblo de Pergamos (que se halla a caballo entre la SBA y la parte norte de Chipre) o en su proximidad, que los residentes locales y los agricultores siguen utilizando, son especialmente difíciles de controlar. La SBA realiza patrullas cada vez más numerosas en estas zonas con una doble finalidad: controlar la captura de aves y disuadir el cruce ilegal. Como se mencionó en los anteriores informes sobre la Línea Verde, estos «pasos no autorizados» siguen siendo un motivo de preocupación. Como en años anteriores, la Comisión planteó la cuestión a la SBA, y pidió a los agentes de la zona de soberanía que encontraran una solución aceptable en consonancia con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2, del Protocolo n° 3 del Acta de adhesión de 2003[13].

## 3. CRUCE DE MERCANCÍAS

### 3.1. Valor de los intercambios comerciales

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento (CE) n° 1480/2004 de la Comisión[14], la Cámara de Comercio turcochipriota (en lo sucesivo denominada «CCTC»), así como las autoridades de la República de Chipre, informaron mensualmente de la clase, el volumen y el valor de las mercancías para las que se expidieron documentos de acompañamiento. En ambos informes se incluyen mercancías que cruzaron a las zonas controladas por el Gobierno por los pasos de Pergamos y Strovilia bajo la autoridad de la Administración de la SBA.

---

11 Turquía: 900, Irán: 39, Australia: 33, EE.UU.: 30, Brasil: 19, Rusia: 19.

12 Egipto: 6, Nigeria: 2, Sria: 2, Georgia: 2, Sri Lanka: 3, India:1, Bangladesh: 1, Nepal: 1.

13 DO L 236 de 23.9.2003, p. 940.

14 Reglamento (CE) nº 1480/2004 de la Comisión, de 10 de agosto de 2004, DO L 272 de 20.8.2004, p. 3.

Según los informes de la CCTC, el valor total de las mercancías para las que se expidieron documentos de acompañamiento en 2011 ascendió a 29 954 867 EUR, mientras que el valor de las mercancías efectivamente intercambiadas fue de 29 402 577 EUR[15]. En 2011, el comercio a través de la Línea Verde fue cinco veces superior al registrado en 2010. Este incremento sustancial obedece a la venta de electricidad de la parte norte de Chipre a las zonas controladas por el Gobierno, que fue resultado de circunstancias excepcionales. La venta de electricidad, que ascendió a 24 085 775 (82 % de los intercambios), se acordó entre los Presidentes de la Cámara de Comercio e Industria de Chipre (en lo sucesivo: CCIC) y la CCTC a raíz de la explosión acaecida en la base naval de Mari en julio de 2011, que destruyó gran parte de la cercana central eléctrica de Vasiliko. La venta de electricidad tuvo una fuerte repercusión en el comercio a través de la Línea Verde en 2011. A fin de reflejar correctamente el comercio regular a través de la Línea Verde, en el presente informe se dan cifras correspondientes a los intercambios comerciales con y sin la venta de electricidad.

Sin tener en cuenta la venta de electricidad, según la CCTC, el valor total de las mercancías para las que se expidieron documentos de acompañamiento ascendió a 5 869 092 EUR, mientras que el valor de las mercancías efectivamente intercambiadas fue de 5 316 803 EUR.

Según los informes presentados por las autoridades de la República de Chipre, el valor comercial total de las mercancías que atravesaron la línea aumentó un 560 %, para situarse en 28 923 500 EUR. El valor comercial total de las mercancías (sin tener en cuenta la venta de electricidad) que cruzaron la Línea cayó un 6,5 %, pasando de 5 173 233 EUR en 2010 a 4 827 454 EUR, lo que se debió principalmente a una reducción de materiales pétreos como mármoles, ladrillos y material de construcción, que puede explicarse por la crisis económica y la desaceleración del sector de la construcción. El comercio de hortalizas también cayó, con una disminución suplementaria en lo que respecta a las patatas. Hasta 2010, las patatas fueron el principal componente individual del comercio a través de la Línea Verde (hasta el 30 % de los intercambios totales). En 2011, el comercio de patatas representó menos del 1 % de los intercambios totales a través de la Línea. Esta situación se debió principalmente a un excedente de producción de patatas en las zonas controladas por el Gobierno, que hizo innecesaria la compra de patatas de la parte norte de Chipre.

Aunque no está incluido en el ámbito de aplicación del RLV, el comercio entre las zonas controladas por el Gobierno y la parte norte de Chipre se duplicó con creces, alcanzando, según cifras de la CCIC, los 2 272 493 EUR en 2011 (periodo anterior: 1 090 086 EUR). El motivo principal de este notable aumento estriba en el suministro de artículos fabricados en las zonas controladas por el Gobierno a un proyecto financiado por la UE en la parte norte de Chipre. El comercio desde las zonas controladas por el Gobierno hacia la parte norte de Chipre representa, pues, el 7,85 % de los intercambios comerciales en la dirección inversa (21 % en 2010). Sin embargo, si se tienen en cuenta los intercambios comerciales a través de la Línea Verde con exclusión de la venta de electricidad, el comercio desde las zonas controladas por el Gobierno hacia la parte norte de Chipre representa el 46 % de los intercambios comerciales en la dirección opuesta.

[15] Véanse los anexos I, II y III del presente informe.

La comunidad turcochipriota sigue aplicando un régimen comercial que, en principio, «refleja» las restricciones del RLV. No obstante, este régimen no siempre se aplica de forma coherente, lo que dificulta el establecimiento de relaciones comerciales duraderas. La protección del comercio local es esgrimida abiertamente por la comunidad turcochipriota como motivo principal de esta situación.

### 3.2. Tipos de mercancías

En 2011, después de la electricidad, los productos que más se comercializaron fueron los desechos de metales brutos, seguidos por el pescado fresco y los plásticos[16].

Durante el periodo de referencia se introdujeron nuevos productos, distintos de la electricidad, como las granadas y los guijarros decorativos, pero su impacto en el comercio fue muy limitado[17].

El 99,66 % del volumen del comercio a través de la Línea tuvo un carácter puramente intrainsular. El 0,34 % restante se dirigió a la India en forma de chatarra de hierro y acero por valor de 93 850 EUR (en 2010: 123 788 EUR). Estas operaciones exigieron la participación de una empresa registrada en las zonas controladas por el Gobierno en lo referente a las transacciones dentro de la UE y a los trámites de exportación a terceros países. Durante el periodo que abarca el informe no se comercializaron productos con destino a otros Estados miembros de la UE (en 2010: 17 693 EUR).

### 3.3. Irregularidades

Durante el periodo objeto del informe, las autoridades de la República de Chipre notificaron cuatro casos de irregularidades por un valor comercial total de 2 590 EUR (un 0,008 % del comercio total a través de la Línea Verde). A las mercancías en cuestión no se les permitió cruzar la línea por diversas razones administrativas (documentación incompleta, materiales no etiquetados con arreglo a los requisitos en materia de marcado CE, etc.).

### 3.4. Obstáculos y dificultades persistentes en la circulación de mercancías

Subsisten obstáculos al comercio a través de la Línea. Como ya se indicó en informes anteriores, la cuestión relativa al cruce de camiones turcochipriotas hacia las zonas controladas por el Gobierno no se ha resuelto aún de forma satisfactoria. Sin embargo, los servicios de la Comisión mantienen actualmente negociaciones técnicas con las autoridades competentes de la República de Chipre a fin de abordar la cuestión y explorar fórmulas viables que resuelvan, entre otras cosas, los problemas de seguridad vial.

Se han planteado algunos problemas en relación con los productos alimenticios. Las autoridades de la República de Chipre no permitieron el paso de determinados productos (por ejemplo, pan) debido a las dudas manifestadas por los servicios de salud en relación

---

16 Véase el anexo IV del presente informe.

17 El comercio de cantos decorativos y granadas solo representó el 0,4 % del volumen total de los intercambios a través de la Línea Verde.

con el proceso de producción en la parte norte de Chipre. Tras las aclaraciones de la Comisión, las mercancías en cuestión han cruzado sin problemas.

Como en años anteriores, los comerciantes turcochipriotas han vuelto a denunciar que encuentran dificultades a la hora de aprovisionar las tiendas con sus productos y de hacer publicidad de sus productos y servicios en las zonas controladas por el Gobierno, lo que dificulta el comercio. Estas dificultades posiblemente reflejen una renuencia generalizada entre los grecochipriotas a comprar productos de marca turcochipriota, actitud que constituye un obstáculo al comercio. Sin embargo, el comercio entre ambas comunidades que no se hace por la Línea Verde es varias veces superior. Según estimaciones de la CCTC, los turcochipriotas compraron mercancías por valor de 120 millones EUR en las zonas controladas por el Gobierno como parte de su equipaje personal.

El contrabando de mercancías a través de la Línea disminuyó en 2011, habiendo procedido las autoridades de la República de Chipre a 1 538 incautaciones (periodo anterior, 545). El SBA realizó 281 incautaciones en los pasos oficiales de Pergamos y Strovilia. Con todo, el contrabando de mercancías sigue siendo una práctica muy extendida, lo que refleja el carácter geográfico de la línea, que se presta a una actividad clandestina en toda su extensión. En las zonas próximas a la Línea se realizan operaciones de control con el fin de hacer frente a problemas estacionales como el transporte de caza y aves silvestres o de fuegos artificiales (también a través de la ESBA) hacia las zonas controladas por el Gobierno. Otros productos incautados fueron cigarrillos y tabaco, así como productos animales y productos textiles y bolsos falsificados. Sin embargo, según las autoridades de la República de Chipre, el volumen del contrabando disminuye debido a que cada vez son menores las diferencias de precios. Las patrullas de la policía de Chipre, así como de la zona oriental de soberanía, a lo largo de la Línea cumplen una doble función: la lucha contra el contrabando y el control de la inmigración irregular. Los casos por delito de contrabando presentados ante los tribunales de distrito fueron once en 2009, nueve en 2010 y ninguno en 2011.

La mayoría de las mercancías fueron detectadas en los pasos autorizados: Pyla, la SBA, la zona de seguridad cerca de Zodia y Potamia.

Por lo que se refiere al abastecimiento tradicional de la población turcochipriota del pueblo de Pyla, situado en la zona de seguridad (artículo 4, apartado 10, del RLV), las cantidades de materiales de construcción, pescado, cigarrillos, etc., son supervisadas y registradas por la Administración de la zona de soberanía.

### 3.4. Facilitación del comercio

La Comisión sigue buscando formas de mejorar el comercio a través de la Línea Verde. Podría contemplarse la posibilidad de adoptar una decisión de la Comisión que levantara la prohibición impuesta en el RLV, a fin de permitir el comercio de otros productos agrícolas, centrándose principalmente en los productos lácteos (leche y queso, yogur, suero de leche), una vez cumplidas las condiciones necesarias establecidas en las recomendaciones de las misiones de evaluación realizadas por expertos independientes. Durante el periodo objeto del informe, la Comisión suprimió la obligación de que las patatas comercializadas a través de la Línea Verde sean cultivadas directamente a partir de patatas de siembra certificadas. Sin embargo, todavía es demasiado pronto para

evaluar si la decisión de la Comisión ha tenido un impacto positivo en el comercio a través de la Línea Verde.

Otros productos para los que la CCTC manifestó interés son el pescado y los caracoles de cría. Existe además un interés general en el levantamiento de la prohibición del comercio de todo tipo de animales vivos y productos de origen animal en la medida en que dichos productos cumplan la normativa de la UE. La República de Chipre ha expresado en reiteradas ocasiones su voluntad de examinar la posibilidad de ampliar la lista de mercancías que pueden cruzar a las zonas controladas por el Gobierno.

La Comisión fue informada por las autoridades de la República de Chipre de las disposiciones adoptadas para la circulación *sui generis* de mercancías desde las zonas controladas por el Gobierno a través de las zonas no controladas y de vuelta a través del paso de Limnitis (que se abrió en octubre de 2010). La Comisión informó a las autoridades de la República de Chipre de que esta práctica debe ajustarse a la legislación de la UE mediante la modificación del RLV, que es un instrumento jurídico exclusivo que regula cualquier movimiento de mercancías y personas a través de la Línea.

## 4. CONCLUSIONES

Como se afirma en anteriores informes, el control de la Línea en los pasos autorizados es satisfactorio. Durante el periodo objeto del informe, el número de inmigrantes irregulares interceptados parece confirmar una tendencia a la baja, aunque el cruce irregular de nacionales de terceros países sigue suscitando preocupación. La Comisión estima que un mayor refuerzo de la vigilancia de la Línea entre los pasos por parte de la República de Chipre y de la administración de la SBA sería importante para contribuir a la lucha contra la migración irregular. La Comisión está preocupada por los incidentes que tuvieron lugar en los pasos en octubre y diciembre de 2011 y seguirá en contacto con las autoridades de la República de Chipre por si surgiera alguna novedad que pudiera requerir un cambio de política.

En 2011, el valor del comercio a través de la Línea fue cinco veces más elevado que en 2010. Este aumento substancial obedece a la venta de electricidad procedente de la parte norte de Chipre a las zonas controladas por el Gobierno, que ascendió a 24 085 775 EUR. Sin tener en cuenta la venta de electricidad, el comercio regular a través de la Línea Verde disminuyó por tercera vez consecutiva desde la entrada en vigor del RLV en 2004 (un -6,5 %, 4 827 454 EUR frente a los 5 173 233 EUR de 2010). Los productos más comercializados fueron, después de electricidad, los desechos de metales brutos, el pescado fresco, los plásticos y los artículos de piedra. El volumen total del comercio sigue siendo limitado, debido en parte al ámbito restringido del propio Reglamento. Un elemento positivo que cabe destacar es el acuerdo alcanzado entre los Presidentes de la CCCI y de la CCTC para el suministro de electricidad desde las zonas no controladas por el Gobierno a las que sí controla, tras la lamentable explosión en la base naval acaecida en julio de 2011. El acuerdo impulsó el comercio a través de la Línea Verde y constituyó en sí mismo una medida de fomento de la confianza.

Durante el periodo objeto del informe se mantuvieron algunos obstáculos al comercio. Los vehículos comerciales turcochipriotas, especialmente camiones de más de 7,5 toneladas y autobuses, solo pueden circular libremente por toda la isla si los permisos

de conducir y los certificados de inspección técnica se obtienen en las zonas controladas por el Gobierno. Se han iniciado conversaciones de carácter técnico entre los servicios de la Comisión y los servicios competentes de la República de Chipre para encontrar una solución viable a esta cuestión. No se han registrado avances en lo que respecta a otros obstáculos no arancelarios.

Aunque parece que el contrabando de mercancías a través de la Línea se ha reducido, sigue siendo una práctica muy extendida.

La circulación de mercancías desde las zonas controladas por el Gobierno a través del paso de Limnitis a través de la parte norte de Chipre y de vuelta requiere una regularización mediante una modificación del Reglamento de la Línea Verde.

Como conclusión general, cabe señalar que el Reglamento de la Línea Verde sigue constituyendo una base realista para permitir el paso de personas y mercancías con destino u origen en las zonas de la República de Chipre controladas por el Gobierno. La Comisión seguirá supervisando la aplicación del Reglamento.