COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 16.5.2014
COM(2014) 280 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO

Décimo informe sobre la aplicación del Reglamento (CE) nº 866/2004 del Consejo, 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 2013

{SWD(2014) 157 final}

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO

Décimo informe sobre la aplicación del Reglamento (CE) nº 866/2004 del Consejo, 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 2013

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 las condiciones de aplicación 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 amplió al confín entre las zonas mencionadas y la zona de soberanía oriental del Reino Unido (ESBA)[2].

El presente informe abarca el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2013.

Durante el periodo cubierto por el informe, el Consejo, a propuesta de la Comisión, modificó el RLV para permitir que las mercancías de la UE sacadas de las zonas bajo control efectivo del Gobierno de la República de Chipre sean devueltas a dichas zonas tras pasar por las zonas de la República de Chipre que no están bajo el control efectivo de ese Gobierno[3].

La Comisión ha mantenido un diálogo constructivo con las autoridades competentes de la República de Chipre, con la Administración de la zona de soberanía (SBA), para la aplicación del Reglamento, y con la Cámara de Comercio turcochipriota (CCTC).

1. CRUCE DE PERSONAS

1.1. Cruce por los pasos autorizados

El Reglamento establece un marco jurídico estable para la libre circulación de chipriotas, otros ciudadanos de la UE y nacionales de terceros países que crucen la Línea Verde (en lo sucesivo, «la Línea») por los pasos autorizados. En 2013, el número de grecochipriotas y turcochipriotas que cruzaron la Línea aumentó en comparación con años anteriores.

Según los datos de la República de Chipre, se registró el cruce de 520 410 grecochipriotas (periodo anterior: 481 732) y 183 185 vehículos grecochipriotas (periodo anterior: 154 778) desde las zonas controladas por el Gobierno hacia el norte de Chipre, y de 877 759

[1] DO L 161 de 30.4.2004, p. 128. Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) nº 685/2013 del Consejo, DO L 196 de 19.7.2013, p. 1, conocido como «Reglamento de la Línea Verde».

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

[3] Reglamento (UE) nº 685/2013 del Consejo, de 15 de julio de 2013, DO L 196 de 19.7.2013, p. 1.

turcochipriotas (periodo anterior: 850 362) y 323 655 vehículos turcochipriotas (periodo anterior: 280 358) desde el norte de Chipre hacia las zonas controladas por el Gobierno durante el periodo de referencia[4].

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, «la CYPOL»), durante el periodo de referencia se efectuaron otros 517 580 cruces de ciudadanos de la UE no chipriotas y de nacionales de terceros países (periodo anterior: 530 014). El 69,64 % de estos cruces (360 469) se produjo en el paso peatonal de Ledra Street, que siguió siendo, con diferencia, el más transitado por los no chipriotas (principalmente turistas).

Las cifras recopiladas por la comunidad turcochipriota muestran un aumento del número de cruces de grecochipriotas (723 904) y una disminución del número de cruces de vehículos grecochipriotas (210 937) desde las zonas controladas por el Gobierno a la parte norte de Chipre. También reflejan una disminución del número de cruces de turcochipriotas (1 313 633) y de vehículos turcochipriotas en la dirección opuesta (432 824). Además, se registraron 968 066 cruces de extranjeros desde las zonas controladas por el Gobierno hacia la parte norte de Chipre.

Las antedichas cifras de la CYPOL, sin embargo, no 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, los informes de la ESBA, basados en datos de la Comunidad turcochipriota, indican que 84 551 grecochipriotas (periodo anterior: 48 807) cruzaron a la parte norte de Chipre, y que 216 081 turcochipriotas (periodo anterior: 315 683) cruzaron a las zonas controladas por el Gobierno, mientras que 124 323 ciudadanos de la UE no chipriotas y nacionales de terceros países cruzaron en ambas direcciones por los pasos situados dentro de la ESBA.

En 2013, el personal de la CYPOL que trabaja directamente en los pasos disminuyó a 75 (80 en 2012).

Los cruces se efectuaron, en su gran mayoría, sin problemas. Aunque se notificaron menos incidentes que el año pasado, siguen siendo una fuente de preocupación para la comunidad turcochipriota.

A principios de 2013, la Comisión recibió quejas que denunciaban un cambio de prácticas en los pasos en cuanto a los requisitos de los permisos de conducción exigidos a los cónyuges de ciudadanos turcochipriotas nacionales de terceros países, a los que se comunicó que ya no podían conducir en las zonas controladas por el Gobierno si no disponían de un permiso de conducción expedido por su país de origen. La Comisión planteó el asunto a las autoridades

[4] Las autoridades de la República de Chipre no mantienen registros del regreso de grecochipriotas a las zonas controladas por el Gobierno ni del regreso de turcochipriotas a la parte norte de Chipre.

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

de la República de Chipre para determinar si se había producido algún cambio de política, que exigiría una notificación a la Comisión en virtud del artículo 10 del RLV. Las autoridades de la República de Chipre informaron a la Comisión de que los nacionales de terceros países pueden conducir en las zonas controladas por el Gobierno siempre que sean titulares de un permiso de conducción válido en su país de origen o de un permiso de conducción internacional.

Como ya se ha indicado en varias ocasiones, la Comisión concede una gran importancia a la estabilidad de las prácticas seguidas en los pasos y a la libre circulación de los ciudadanos de la UE y sus familias a través de la Línea Verde.

Con la ayuda de la UNFICYP, se adoptaron importantes medidas para facilitar la práctica de los cultos religiosos, y los ministros de los distintos cultos se acogieron a facilidades de paso en ambas direcciones.

1.2. Migración irregular a través de la Línea Verde y asilo

Las cifras de la CYPOL para 2013 siguen indicando una reducción de la migración irregular a través de la Línea desde la parte norte de Chipre hacia las zonas controladas por el Gobierno. En 2013, el Gobierno interceptó a 1 043 migrantes irregulares (periodo anterior: 1 265) en las zonas controladas por el Gobierno[6]. cuatro migrantes irregulares entraron directamente a las zonas controladas por el Gobierno (periodo anterior: 19), y 37 personas (periodo anterior: 13) entraron por la ESBA, con lo que el número total de migrantes irregulares interceptados ascendió a 1 084 (periodo anterior: 1 297). Según la CYPOL, esta disminución obedece probablemente a la reducción de las perspectivas de empleo a causa de la crisis económica en Chipre, así como al aumento del número de efectivos y patrullas en virtud del nuevo plan estratégico 2012-2015 de la CYPOL para combatir la migración irregular. La mayoría de los inmigrantes irregulares interceptados tras haber cruzado la Línea Verde eran originarios de Siria, Pakistán e Irán (anexo VII). Por regla general, los migrantes irregulares son interceptados en los controles instalados a lo largo de la Línea y en los aeropuertos, al tratar de salir de Chipre. Los nacionales de terceros países que solicitan protección internacional son normalmente identificados en las comisarías cuando solicitan asilo.

De los 1 043 migrantes irregulares interceptados, 491 (47 %) solicitaron asilo en la República de Chipre. Durante el periodo de referencia volvió a registrarse un aumento del número de ciudadanos sirios que solicitaron asilo (337 en 2013 frente a 294 en 2012).

Para determinar la vía de acceso de estos inmigrantes irregulares a las zonas controladas por el Gobierno, la CYPOL se basa en los criterios utilizados en años anteriores, es decir, esencialmente, la información incluida en sus documentos, las declaraciones de los propios migrantes y otras pruebas.

[6] Esta cifra no incluye el número de personas a las que no se permitió cruzar la Línea Verde, ya que la República de Chipre no lleva estadísticas oficiales sobre ellas. Sin embargo, la CYPOL estima que, en 2013, se denegó a unas 2 000 personas la autorización para cruzar a las zonas controladas por el Gobierno.

Según el análisis efectuado por la CYPOL, la mayoría de los migrantes irregulares interceptados tras cruzar la línea habían llegado a la zona norte de Chipre procedentes de territorio turco.

Según la información procedente de la comunidad turcochipriota, en la parte norte de Chipre se interceptó a 25 migrantes irregulares, 14 de ellos sirios. Se denegó el acceso a la parte norte de Chipre en distintos puntos de entrada a 2 267 personas[7] y se devolvió a 637 personas[8].

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 regularmente en el marco de un comité técnico bicomunitario sobre delincuencia y asuntos penales bajo los auspicios de las Naciones Unidas. A modo de extensión de este Comité, ambas comunidades han establecido asimismo un «Espacio conjunto de comunicación», que supone un foro para el intercambio de información en materia penal. Su buena cooperación ha permitido abrir investigaciones penales[9].

La CYPOL calificó de buena la cooperación con otros servicios competentes de la Administración y con la administración de la ESBA.

Zona de soberanía oriental (ESBA)

En general, la migración irregular a través de la ESBA disminuyó ligeramente durante el periodo de referencia. Los funcionarios de la SBA siguen considerando excelente su cooperación con la República de Chipre. En 2013, se impidió el cruce a 1 042 personas, en su mayoría ciudadanos turcos residentes en la parte norte de Chipre. Los demás extranjeros eran turistas procedentes de los EE.UU., Irán, Rusia y Australia que habían llegado a través de la parte norte de Chipre. Esas personas fueron dirigidas al paso de Agios Dhometios para someterse a las formalidades de entrada en la República de Chipre[10].

En la ESBA se detuvo a un total de 37 inmigrantes irregulares[11], 25 de los cuales habían entrado legalmente en las zonas controladas por el Gobierno, pero habían permanecido en ellas tras la expiración de sus visados. Once personas habían entrado en la isla por la parte norte de Chipre y habían cruzado la Línea de forma irregular. La policía de la SBA detuvo asimismo a tres miembros de redes ilegales de inmigración.

Además de su actividad en los pasos, la policía de la SBA lleva a cabo patrullas esporádicas basadas en el riesgo y en la información obtenida de los servicios de inteligencia para luchar contra la inmigración ilegal. Esas patrullas se complementan con patrullas de los servicios de aduana de la SBA y del ejército.

---

7 De Siria: 485; de Turquía: 473; de Turkmenistán: 82; de Irak: 66; de Georgia: 30.

8 De Turquía: 229; de Moldavia: 61; de Siria: 47; de Irán: 21; de Nigeria: 8.

9 Informe del Secretario General sobre las operaciones de las Naciones Unidas en Chipre, 30 de diciembre de 2013.

10 De Turquía: 716; de EE.UU.: 55; de Irán: 42; de Rusia: 39; de Australia: 25.

11 De Vietnam: 9; de Egipto: 6; de Somalia: 3; de Moldavia: 3; de India: 3; de Filipinas: 3; de Georgia: 2; de Siria: 2; de Comoras: 2; de Ucrania: 1; de Rusia: 1; de Sri Lanka: 1; de Sudán: 1.

Especialmente difíciles de controlar son varios «pasos no autorizados» en el pueblo de *Pergamos* o en sus proximidades, utilizados por los residentes y agricultores locales. Como se mencionó en los informes anteriores sobre la Línea Verde, estos «pasos no autorizados» siguen siendo un motivo de preocupación y debería encontrarse al respecto una solución aceptable acorde con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2, del Protocolo nº 3 del Acta de Adhesión[12]. La SBA ha informado de que el refuerzo de los efectivos disponibles durante el periodo cubierto por el informe ha permitido aumentar el nivel de patrullas terrestres en la Línea Verde y los «pasos no autorizados» y desplegar personal rápidamente en caso de necesidad.

2. CRUCE DE MERCANCÍAS

2.1. Valor de los intercambios comerciales

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 1480/2004 de la Comisión[13], la Cámara de Comercio turcochipriota y 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. Ambas instancias incluyen en sus informes las 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.

Según la CCTC, el valor total de las mercancías para las que se expidieron documentos de acompañamiento ascendió a 4 311 615 EUR (periodo anterior: 4 835 528 EUR), mientras que el valor de las mercancías efectivamente comercializadas fue de 3 836 845 EUR (periodo anterior: 4 196 465 EUR). Estas cifras muestran un nuevo descenso (– 8,5 %) del comercio a través de la Línea Verde en comparación con el año 2012. Esta cifra es considerablemente inferior a los 6 267 082 EUR del periodo álgido del comercio (1.5.2009-30.4.2010).

Según los informes presentados por la República de Chipre, el valor comercial total de las mercancías que atravesaron la línea disminuyó en un 15,55 % hasta situarse en 3 411 593 EUR. Esta disminución ha sido considerable en el caso de los materiales de construcción, los productos de aluminio/PVC, los productos de madera/muebles y las hortalizas. Los interesados mencionan la crisis económica como principal factor causante de esta situación. También se ha indicado que numerosos agentes económicos consideran la carga administrativa necesaria para participar en el comercio de la Línea Verde desproporcionada en relación con el beneficio obtenido.

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 redujo en aproximadamente un 21 %, pasando de 1 014 067 EUR en 2012 a 799 396 EUR en 2013, según las cifras facilitadas por la Cámara de Comercio e Industria de Chipre (CCCI). El comercio desde las

[12] DO L 236 de 23.9.2003, p. 940.

[13] Reglamento (CE) n° 1480/2004 de la Comisión, de 10 de agosto de 2004 (DO L 272 de 20.8.2004, p. 3).

zonas controladas por el Gobierno hacia la parte norte de Chipre representa, pues, el 23,4 % de los intercambios comerciales en la dirección contraria (11,3 % en 2012).

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 sistemática, lo que dificulta el establecimiento de relaciones comerciales duraderas. Los interesados turcochipriotas indican abiertamente la protección del comercio local como motivo principal de esta situación.

2.2. Tipo de mercancías

En 2013, las mercancías más comercializadas fueron los productos de plástico, seguidos por el pescado fresco, las materias primas de desecho y los materiales de construcción/artículos de piedra[14]. Se produjo un aumento del valor del comercio de productos de plástico (botellas, tapas y contenedores, bolsas, cajas y estuches).

Se introdujeron nuevos productos, como algarrobas, soportes galvanizados, asas para bolsas de plástico, vidrieras, tallos de maíz, chatarra, cables, dinamos, motores eléctricos, perchas de metal y pimientos dulces y de cayena, pero su impacto en el comercio ha sido muy limitado. La totalidad del comercio a través de la Línea tuvo un carácter puramente intrainsular y no se registraron exportaciones a otros Estados miembros de la UE ni a terceros países.

El comercio de miel procedente de las zonas no situadas bajo control efectivo del Gobierno se abrió a principios de 2013, aunque no se comercializó ningún envío dado que toda la producción fue absorbida por el mercado local.

2.3. Irregularidades

Las autoridades de la República de Chipre notificaron ocho casos de irregularidades relativos a diversas hortalizas. Consistían en: a) cantidades superiores a las declaradas (4 casos), b) productos turcos (2 casos), y c) productos no declarados y no acompañados de un certificado de origen (2 casos). Las autoridades de la República de Chipre destruyeron los productos o los excedentes en cuestión y aplicaron una sanción pecuniaria. Durante el periodo de referencia, la República de Chipre notificó a la Comisión un caso particular referente a zanahorias. La Comisión informó de ello a la CCTC. Esta investigó el asunto y prohibió al comerciante que ejerciese su actividad a través de la Línea Verde durante un periodo de seis meses.

La República de Chipre se dirigió asimismo por escrito a la Comisión para expresarle sus inquietudes sobre el origen y las cantidades de pescado fresco comercializado a través de la Línea Verde, incluidos presuntos casos de pescado no capturado en el Mediterráno. La Comisión planteó esta cuestión a la CCTC, la cual adoptó medidas para garantizar que el pescado fresco comercializado a través de la Línea Verde procediera exclusivamente de los buques conformes recogidos en la lista de la Decisión 2007/330/CE de la Comisión[15].

[14] Anexo IV.

[15] Decisión 330/2007/CE de la Comisión, de 4 de mayo de 2007, DO L 123 de 12.5.2007, p. 30.

2.4. Obstáculos y dificultades relativos a la circulación de mercancías

Persisten ciertos obstáculos al comercio a través de la Línea, lo que se refleja también en la disminución de las transacciones.

Como ya se indicó en informes anteriores, sigue sin resolver la cuestión del cruce de vehículos comerciales turcochipriotas que transportan mercancías y pasajeros hacia las zonas controladas por el Gobierno. En opinión de la Comisión, la facilitación de la circulación de vehículos comerciales turcochipriotas contribuiría al desarrollo económico de la comunidad turcochipriota. No se ha observado ningún progreso el año pasado. Hasta la fecha, los vehículos comerciales turcochipriotas de más de 7,5 toneladas no pueden cruzar la Línea, a no ser que tengan documentos de total conformidad con el acervo expedidos por la República de Chipre. Las autoridades de la República de Chipre han informado a la Comisión de que han adoptado disposiciones para facilitar la obtención de certificados de inspección técnica y de permisos de conducción profesionales a los turcochipriotas. Desde el verano de 2013, la Comisión ha mantenido contactos con las autoridades de la República de Chipre, así como con las partes interesadas de la comunidad turcochipriota. Habida cuenta de la suspensión del acervo en las zonas no controladas por el Gobierno en consonancia con el Protocolo nº 10 del Tratado de adhesión de 2003, procede establecer un mecanismo que facilite el cruce de los vehículos comerciales turcochipriotas, atendiendo al mismo tiempo a las cuestiones de seguridad. Al final del periodo de referencia, estos esfuerzos no habían dado sus frutos.

Los problemas relativos a los alimentos transformados persistieron en 2013. Las autoridades de la República de Chipre no permitieron el paso de alimentos transformados debido a la inquietud manifestada por los servicios sanitarios en relación con el proceso de producción en la parte norte de Chipre. La Comisión había informado a las autoridades de la República de Chipre de que no existían motivos, con arreglo al Reglamento de la Línea Verde, para efectuar controles distintos de los previstos en dicho Reglamento, en particular en los locales de las zonas afectadas, a fin de determinar si la producción se realiza de conformidad con la normativa de la Unión. Si bien podían tomar muestras de los productos para su análisis más detallado, no debían impedir la circulación de todos los productos alimenticios transformados. Hasta la fecha, los productos alimenticios transformados siguen sin poder cruzar la Línea. A partir del verano de 2013, la Comisión acometió esfuerzos semejantes a los destinados a los vehículos comerciales para poner en marcha un mecanismo que facilitase el cruce de los alimentos transformados y abordase las cuestiones de seguridad. Al final del periodo de referencia, estas discusiones no habían dado sus frutos.

Como en años anteriores, los comerciantes turcochipriotas han vuelto a denunciar dificultades para aprovisionar las tiendas con sus productos y hacer publicidad de sus productos y servicios en las zonas controladas por el Gobierno, lo que entorpece el comercio. Estas dificultades posiblemente reflejen una renuencia generalizada entre los grecochipriotas a comprar productos de marca turcochipriota. Además, se indicó que los comerciantes de ambas comunidades se enfrentan a numerosos problemas administrativos cuando desean realizar transacciones comerciales con la otra comunidad. Los operadores económicos de ambas

partes deben tener libertad para entablar relaciones comerciales, atendiendo a las necesidades de sus negocios.

2.5. Contrabando de mercancías

El contrabando de mercancías sigue siendo una práctica muy extendida que refleja la configuración geográfica de la Línea. En las zonas próximas a la Línea se realizan operaciones de control para hacer frente a problemas estacionales como el transporte de caza y aves salvajes o de fuegos artificiales (también a través de la ESBA) hacia las zonas controladas por el Gobierno.

En 2013, la República de Chipre efectuó 2 873 incautaciones (periodo anterior: 1 305. En 2013 se produjo un incremento considerable de las cantidades de cigarrillos y tabaco para liar decomisadas por la República de Chipre: 175 340 cigarrillos y 300 704 gramos de tabaco para liar (periodo anterior: 48 939 cigarrillos y 49 380 gramos de tabaco para liar). Se notificó que, en su mayor parte, se trataba de pequeño contrabando. Otros productos incautados incluyeron principalmente mercancías en infracción de los derechos de propiedad intelectual, así como productos lácteos y de origen animal. No se habían presentado querellas criminales por contrabando al tribunal de distrito. En la mayoría de los casos notificados, se impuso una sanción administrativa.

La SBA ha introducido cambios en el reglamento de aduanas que amplían las competencias de sus funcionarios y les permiten detener y registrar vehículos sospechosos de utilizar rutas no oficiales para cruzar la Línea Verde. Unidos al refuerzo de los efectivos, estos cambios han generado un aumento del volumen de mercancías detectadas: en 2013 se llevaron a cabo 351 incautaciones (periodo anterior: 217).

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 ESBA. La ESBA ha fijado nuevas cantidades de cigarrillos y tabaco para liar destinados al abastecimiento tradicional de la población turcochipriota de Pyla.

2.6. Facilitación del comercio

La Comisión sigue buscando fórmulas para mejorar el comercio a través de la Línea. El primer envío de patatas no cultivadas directamente a partir de semillas certificadas se despachó a principios de 2013[16].

La CCTC siguió manifestando asimismo interés general por 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 tentativa de permitir el comercio de suero de leche para su transformación en biogás en las zonas controladas por el Gobierno no pudo materializarse habida cuenta de que la naturaleza de las medidas que

[16] En 2011, la Comisión levantó la obligación de que las patatas comercializadas a través de la Línea Verde fueran cultivadas directamente a partir de patatas de siembra certificadas.

requería la transformación en las instalaciones existentes habría hecho que la operación resultase inviable y económicamente injustificable. Actualmente, la Comisión está examinando la solicitud de autorización del comercio de peces de piscifactoría. La República de Chipre ha expresado en reiteradas ocasiones su voluntad de estudiar la posibilidad de ampliar la lista de mercancías que pueden cruzar a las zonas controladas por el Gobierno.

En septiembre, el PNUD patrocinó un ejercicio colectivo de reflexión creativa en Malta en el que participaron 60 destacados líderes chipriotas de los ámbitos civil, empresarial y político. Al término de las tres jornadas que duró el seminario se había alcanzado un consenso sobre la necesidad de crear nuevas oportunidades de cooperación empresarial entre comunidades como demostración de las ventajas de un acuerdo.

2.7. Mercancías de la UE devueltas a las zonas bajo control efectivo del Gobierno de la República de Chipre tras pasar por las zonas no controladas

Las autoridades de la República de Chipre han notificado que 5 091 artículos han sido devueltos a las zonas controladas por el Gobierno tras haber pasado por las zonas no controladas. Se ha indicado que la mayor parte de movimientos de esta índole se realizan desde y hacia los pasos de Kato Pyrgos-Karavostas y Astromeritis-Zodhia. En algunos casos se requirió la intervención del servicio veterinario antes de poder autorizar el retorno de las mercancías.

3. CONCLUSIONES

Como se afirma en anteriores informes, el control de la Línea en los pasos autorizados por parte de las autoridades de la República de Chipre y del SBA y los esfuerzos desplegados son satisfactorios a pesar de las restricciones presupuestarias. El cruce irregular de nacionales de terceros países sigue siendo una cuestión preocupante, y la Comisión estima que un refuerzo de la vigilancia de la Línea entre los distintos pasos por parte de la República de Chipre y de la administración de la SBA, sería un factor importante para atajar la migración irregular y el contrabando. La Comisión también insta a la administración de la SBA a que encuentre una solución satisfactoria para abordar la cuestión de los pasos «no autorizados».

La Comisión ha señalado que a principios de 2013 se produjeron algunos incidentes en los pasos. La Comisión sigue considerando que la estabilidad y la previsibilidad de los requisitos en los puntos de cruce es de vital importancia, argumento que seguirá presentando a las autoridades competentes de la República de Chipre.

En 2013, el valor del comercio a través de la Línea disminuyó considerablemente y por quinta vez consecutiva desde la entrada en vigor del RLV en 2004 (un 15,55 %, pasando de 3 411 593 EUR a 4 040 018 EUR, según cifras facilitadas por la República de Chipre), debido en gran medida a la recesión económica. Las mercancías más comercializadas fueron los productos de plástico, seguidos por el pescado fresco, las materias primas de desecho y los materiales de construcción/artículos de piedra. El volumen total del comercio sigue siendo limitado, debido en parte al ámbito restringido del propio Reglamento.

Durante el periodo de referencia persistieron algunos obstáculos al comercio. Los vehículos comerciales turcochipriotas, especialmente los camiones de más de 7,5 toneladas y los autobuses, solo pueden circular libremente por toda la isla si los permisos de conducción y los certificados de inspección técnica se obtienen en las zonas controladas por el Gobierno. Los servicios de la Comisión mantuvieron contactos con los servicios competentes de la República de Chipre y otras partes interesadas con miras a aplicar una solución viable a esta cuestión que facilite la circulación de los vehículos comerciales turcochipriotas a través de la Línea Verde, atendiendo al mismo tiempo las cuestiones de seguridad. Sin embargo, al final del periodo de referencia no se había llegado a ninguna conclusión sobre esta cuestión ni sobre los alimentos transformados.

Se ha regularizado la circulación de mercancías desde las zonas controladas por el Gobierno a través del paso de Limnitis por la parte norte de Chipre y, en el sentido inverso, hacia las zonas controladas por el Gobierno.

En líneas generales, el Reglamento de la Línea Verde sigue aportando una base práctica para permitir el paso de personas y mercancías con destino u origen en las zonas de la República de Chipre controladas por el Gobierno. Si bien el aumento del número de cruces es un dato positivo, la Comisión sigue preocupada por la disminución del volumen de comercio relacionada con la crisis económica. No hay pruebas de que haya aumentado la interdependencia económica entre ambas comunidades. En este contexto, la Comisión confía en la cooperación efectiva de la República de Chipre y la ESBA para garantizar la aplicación efectiva del Reglamento (CE) nº 866/2004 del Consejo, que la Comisión seguirá supervisando.