

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

I Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad

- ★ **Decisión nº 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2002, por la que se establece el Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente** 1
- Reglamento (CE) nº 1601/2002 de la Comisión, de 9 de septiembre de 2002, por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas 16
- ★ **Reglamento (CE) nº 1602/2002 de la Comisión, de 9 de septiembre de 2002, por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 1999/105/CE del Consejo con respecto a la autorización a un Estado miembro para prohibir la comercialización al usuario final de determinados materiales forestales de reproducción** 18
- ★ **Reglamento (CE) nº 1603/2002 de la Comisión, de 9 de septiembre de 2002, por el que se modifica el anexo del Reglamento (CE) nº 1535/2002 de la Comisión, de 28 de agosto de 2002, que establece una excepción al Reglamento (CE) nº 1251/1999 del Consejo por el que se establece un régimen de apoyo a los productores de determinados cultivos herbáceos, en lo relativo a los pagos por superficie para determinados cultivos herbáceos y los pagos en concepto de retirada de tierras para la campaña de comercialización 2002/03 a los productores de determinadas regiones de Alemania** 21
- Reglamento (CE) nº 1604/2002 de la Comisión, de 9 de septiembre de 2002, por el que se modifican las restituciones a la exportación del azúcar blanco y del azúcar en bruto sin perfeccionar 23

II Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad

Comisión

2002/746/CE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 5 de julio de 2002, en un procedimiento con arreglo al artículo 81 del Tratado CE y el artículo 53 del Acuerdo EEE (COMP/37.730 — AuA/LH) ⁽¹⁾ [notificada con el número C(2002) 2502]** 25

2002/747/CE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 9 de septiembre de 2002, por la que se establecen criterios ecológicos revisados para la concesión de la etiqueta ecológica comunitaria a las bombillas eléctricas y se modifica la Decisión 1999/568/CE ⁽¹⁾ [notificada con el número C(2002) 3310]** 44

2

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

ES

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

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

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

DECISIÓN Nº 1600/2002/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 22 de julio de 2002

por la que se establece el Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 175,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽³⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽⁴⁾, a la vista del texto conjunto aprobado por el Comité de conciliación el 1 de mayo de 2002,

Considerando lo siguiente:

- (1) Un medio ambiente limpio y sano es esencial para la prosperidad y el bienestar de la sociedad; sin embargo, el crecimiento continuo a escala mundial generará presiones constantes sobre el medio ambiente.
- (2) El V Programa Comunitario de Política y Actuación en Materia de Medio Ambiente «Hacia un desarrollo sostenible» finalizó el 31 de diciembre de 2000, habiendo aportado una serie de importantes mejoras.
- (3) Es necesario un esfuerzo constante para cumplir los objetivos y metas en materia de medio ambiente ya fijados por la Comunidad y es preciso, asimismo, un Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente (el Programa), que se establece en virtud de la presente Decisión.
- (4) Subsisten algunos problemas ambientales graves, y están surgiendo otros nuevos, que requieren nuevas actuaciones.

(5) Es preciso prestar una mayor atención a la prevención y a la aplicación del principio de cautela al desarrollar un planteamiento para proteger la salud humana y el medio ambiente.

(6) Un uso prudente de los recursos naturales y la protección del ecosistema mundial, junto con la prosperidad económica y un desarrollo social equilibrado son condiciones imprescindibles para el desarrollo sostenible.

(7) El Programa tiene por objeto lograr un nivel elevado de protección del medio ambiente y de la salud humana y una mejora general del medio ambiente y la calidad de vida, enuncia unas prioridades para la dimensión medioambiental de la estrategia de desarrollo sostenible, y debe ser tenido en cuenta al proponer acciones en el marco de la estrategia.

(8) El Programa tiene como objetivo lograr una disociación entre las presiones medioambientales y el crecimiento económico, manteniendo la coherencia con el principio de subsidiariedad y respetando la diversidad de condiciones de las distintas regiones de la Unión Europea.

(9) El Programa establece unas prioridades en materia de medio ambiente con vistas a una respuesta comunitaria centrada en particular en el cambio climático, la naturaleza y la biodiversidad, el medio ambiente y la salud y la calidad de vida, así como los recursos naturales y los residuos.

(10) Para cada uno de estos ámbitos se indican unos objetivos clave y unas determinadas metas, y se señala una serie de actuaciones con objeto de lograr dichas metas. Estos objetivos y metas constituyen niveles de resultados o logros a los que debe tenderse.

(11) Los objetivos, prioridades y actuaciones del Programa deben contribuir al desarrollo sostenible de los países candidatos y tratar de garantizar la protección del patrimonio natural de estos países.

(12) La legislación continúa siendo fundamental para hacer frente a los problemas del medio ambiente y, por ello, es prioritaria la plena y correcta aplicación de la legislación en vigor. Deben estudiarse también otras posibilidades de lograr los objetivos medioambientales.

⁽¹⁾ DO C 154 E de 29.5.2001, p. 218.

⁽²⁾ DO C 221 de 7.8.2001, p. 80.

⁽³⁾ DO C 357 de 14.12.2001, p. 44.

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo del 31 de mayo de 2001 (DO C 47 E de 21.2.2002, p. 113), Posición común del Consejo de 27 de septiembre de 2001 (DO C 4 de 7.1.2002, p. 52) y Decisión del Parlamento Europeo de 17 de enero de 2002 (no publicada aún en el Diario Oficial); Decisión del Parlamento Europeo de 30 de mayo de 2002 y Decisión del Consejo de 11 de junio de 2002.

- (13) El Programa debe promover el proceso de integración de las cuestiones en materia de medio ambiente en todas las políticas y actividades comunitarias en coherencia con el artículo 6 del Tratado, con objeto de reducir las presiones sobre el medio ambiente procedentes de diversas fuentes.
- (14) Se requiere un planteamiento estratégico integrado, que incorpore nuevas formas de trabajar con el mercado y en el que intervengan los ciudadanos, las empresas y otros interesados, con objeto de aportar los cambios necesarios en la producción y en los modelos de consumo tanto públicos como privados que influyen negativamente en el estado del medio ambiente y en su evolución. Este planteamiento debe favorecer el uso y la gestión sostenibles de la tierra y del mar.
- (15) Para el éxito del Programa será importante que se prevea el acceso a la información sobre el medio ambiente y a la justicia, así como la participación del público en la definición de las políticas.
- (16) Las estrategias temáticas considerarán la gama de opciones e instrumentos que se requieren para responder a una serie de temas complejos que exigen un enfoque amplio y multidimensional, y propondrán las actuaciones necesarias, con la participación, en su caso, del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (17) Existe un consenso científico sobre el hecho de que la actividad humana está causando un aumento de la concentración de gases de efecto invernadero, lo cual provoca un aumento de las temperaturas del planeta y una alteración del clima.
- (18) Las consecuencias del cambio climático para la sociedad humana y para la naturaleza son graves y es necesario atenuarlas. Pueden aplicarse medidas que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero sin una disminución de los niveles de crecimiento y prosperidad.
- (19) Con independencia del éxito de dichas medidas paliativas, la sociedad debe adaptarse y prepararse a los efectos del cambio climático.
- (20) La existencia de unos sistemas naturales sanos y equilibrados es esencial para el mantenimiento de la vida en el planeta.
- (21) La actividad humana está ejerciendo una considerable presión sobre la naturaleza y la biodiversidad. Es necesario actuar para contrarrestar las presiones debidas, especialmente, a la contaminación, la introducción de especies no autóctonas, los posibles riesgos derivados de la liberación de organismos genéticamente modificados y la manera en que se explotan las tierras y los mares.
- (22) El suelo es un recurso finito que está sometido a presión desde el punto de vista medioambiental.
- (23) A pesar de las mejoras en las normas sobre medio ambiente, es cada vez más probable la existencia de un vínculo entre la degradación ambiental y determinadas enfermedades humanas. Por ello debe abordarse el riesgo potencial derivado, por ejemplo, de emisiones y productos químicos dañinos, de plaguicidas y del ruido.
- (24) Es necesario aumentar nuestro conocimiento sobre las posibles repercusiones negativas que provoca el uso de productos químicos, y la responsabilidad de generar ese conocimiento debe recaer en los productores, los importadores y los usuarios posteriores.
- (25) Los productos químicos que son peligrosos deben ser sustituidos por unos productos químicos más seguros o por tecnologías alternativas más seguras que no impliquen el uso de productos químicos, con el fin de reducir los riesgos para el hombre y el medio ambiente.
- (26) Debe hacerse un uso sostenible de los plaguicidas de modo que reduzca al mínimo las repercusiones negativas para la salud humana y el medio ambiente.
- (27) El medio ambiente urbano alberga alrededor del 70 % de la población y se requieren esfuerzos concertados para garantizar un medio ambiente y una calidad de vida mejores en los núcleos urbanos.
- (28) La capacidad del planeta para responder a la demanda cada vez mayor de recursos y para absorber las emisiones y los residuos derivados de su utilización es limitada, y hay pruebas de que la demanda actual excede la capacidad de absorción del medio ambiente en algunos casos.
- (29) Continúa aumentando en la Comunidad el volumen de residuos, una parte significativa de los cuales son peligrosos, lo cual da lugar a la pérdida de recursos y a un mayor riesgo de contaminación.
- (30) Debido a la mundialización de la economía cada vez es más necesaria una actuación medioambiental a nivel internacional, incluso en las políticas de transporte, lo cual exige nuevas respuestas de la Comunidad en relación con las políticas sobre comercio, desarrollo y relaciones exteriores que permitan la continuación del desarrollo sostenible en otros países. Una buena gestión pública debe contribuir a este fin.
- (31) El comercio, los flujos internacionales de inversión y los créditos a la exportación deben contribuir más positivamente a la protección medioambiental y al desarrollo sostenible.
- (32) La elaboración de políticas de medio ambiente, dada la complejidad de los problemas, tiene que basarse en la mejor evaluación económica y científica disponible, fundamentada en un conocimiento de la situación y las tendencias del medio ambiente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 174 del Tratado.
- (33) La información a los responsables políticos, las partes interesadas y el público en general tiene que ser adecuada, transparente, actualizada y fácilmente comprensible.
- (34) Es necesario medir y evaluar los progresos en relación con los objetivos medioambientales.

- (35) Debe hacerse un estudio de los progresos y una valoración de la necesidad de cambiar de orientación, sobre la base de una evaluación de la situación del medio ambiente y teniendo en cuenta la información periódica suministrada por la Agencia Europea de Medio Ambiente, en una fase intermedia del Programa.

HAN DECIDIDO LO SIGUIENTE:

Artículo 1

Ámbito del Programa

1. Por la presente Decisión se establece un Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente (en lo sucesivo denominado «el Programa»). El Programa trata los objetivos y prioridades clave en materia de medio ambiente basados en una evaluación de la situación del medio ambiente y de las tendencias imperantes, incluidas las cuestiones emergentes que requieran un liderazgo de la Comunidad. El Programa debería fomentar la integración de preocupaciones medioambientales en todas las políticas comunitarias y contribuir a la realización del desarrollo sostenible tanto en la actual Comunidad como en la futura Comunidad ampliada. Además, el Programa prevé esfuerzos permanentes con miras a lograr los objetivos y metas medioambientales ya establecidos por la Comunidad.

2. El Programa expone los objetivos clave que deberán alcanzarse en materia de medio ambiente. Establece, en su caso, metas y calendarios. Los objetivos y metas deberían cumplirse antes de la expiración del Programa, salvo que se especifique otra cosa.

3. El presente Programa abarcará un período de diez años que se inicia el 22 de julio de 2002. Las iniciativas correspondientes en los distintos ámbitos de acción con objeto de lograr los objetivos consistirán en una serie de medidas, incluidas la legislación y los enfoques estratégicos esbozados en el artículo 3. Dichas iniciativas deberían presentarse progresivamente y a más tardar cuatro años después de la adopción de la presente Decisión.

4. Los objetivos responden a las prioridades clave en materia de medio ambiente que debe afrontar la Comunidad en los siguientes ámbitos:

- cambio climático,
- naturaleza y biodiversidad,
- medio ambiente y salud y calidad de vida,
- recursos naturales y residuos.

Artículo 2

Principios y metas generales

1. El Programa constituye, durante su período de vigencia, un marco de la política de la Comunidad en materia de medio ambiente, con el objetivo de garantizar un elevado nivel de protección, teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad y la diversidad de situaciones en las distintas regiones de la Comunidad, y de lograr una disociación entre presiones medioambientales y crecimiento económico. Estará especial-

mente basado en el principio de que quien contamina paga, en los principios de cautela y acción preventiva y en el principio de corrección de la contaminación en su fuente.

El Programa constituirá una base de la dimensión medioambiental de la estrategia de la Unión Europea para un desarrollo sostenible y contribuirá a la integración de las preocupaciones medioambientales en todas las políticas comunitarias, en particular al establecer prioridades medioambientales para la estrategia.

2. El Programa tiene como metas:

- hacer hincapié en el problema del cambio climático como principal desafío para, como mínimo, el próximo decenio, y contribuir al objetivo a largo plazo de estabilizar las concentraciones en la atmósfera de gases de efecto invernadero en un nivel que impida la interferencia antropogénica peligrosa en el sistema climático. Por tanto, el Programa se regirá por un objetivo a largo plazo de un aumento máximo en la temperatura del planeta de 2° Celsius con respecto a los niveles preindustriales y una concentración de CO₂ inferior a 550 ppm. A más largo plazo, es posible que ello requiera una reducción general en un 70 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en relación con 1990, según los datos del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC),
- proteger, conservar, restaurar y desarrollar el funcionamiento de los sistemas naturales, los hábitats naturales, y la flora y la fauna silvestres, con el fin de detener la desertización y la pérdida de biodiversidad, y en particular la diversidad de recursos genéticos, tanto en la Unión Europea como en el mundo,
- contribuir a un alto nivel de calidad de vida y bienestar social para los ciudadanos, proporcionando un medio ambiente en el que los niveles de contaminación no tengan efectos perjudiciales sobre la salud humana y el medio ambiente y fomentando un desarrollo urbano sostenible,
- una mayor eficiencia en los recursos y una gestión de los mismos y de los residuos para asegurar modelos de producción y consumo más sostenibles, disociando de este modo el uso de los recursos y la generación de residuos y la tasa de crecimiento económico, y para garantizar que el consumo de los recursos tanto renovables como no renovables no exceda la capacidad de absorción del medio ambiente.

3. El Programa garantizará que se cumplan los objetivos medioambientales, que deberían centrarse en los resultados medioambientales que deban lograrse, utilizando los medios más eficaces y adecuados de que se disponga, a la luz de los principios que figuran en el apartado 1 y de los planteamientos estratégicos que figuran en el artículo 3. Se tendrá bien presente la necesidad de asegurar que la política de medio ambiente de la Comunidad se ponga en práctica de un modo integrado y se considerarán plenamente todas las opciones y todos los instrumentos disponibles, teniendo en cuenta las diferencias regionales y locales, así como las zonas sensibles desde un punto de vista ecológico, haciendo hincapié en:

- el desarrollo de iniciativas europeas destinadas a concienciar a los ciudadanos y a las autoridades locales,

- un amplio diálogo con los interesados, que fomente la conciencia medioambiental y la participación del público,
- el análisis de costes y beneficios, teniendo en cuenta la necesidad de interiorizar los costes medioambientales,
- los mejores datos científicos disponibles y la mejora del conocimiento científico mediante la investigación y el desarrollo tecnológico,
- datos e información sobre el estado y la evolución del medio ambiente.

4. El Programa fomentará la plena integración de las exigencias relativas a la protección del medio ambiente en todas las políticas y acciones comunitarias, estableciendo objetivos en materia de medio ambiente y, en su caso, metas y calendarios que deberán tenerse en cuenta en los ámbitos políticos pertinentes.

Además, las medidas propuestas y adoptadas en favor del medio ambiente deberían ser coherentes con los objetivos de las dimensiones económica y social del desarrollo sostenible y viceversa.

5. El Programa fomentará la adopción de políticas y estrategias que contribuyan al logro de un desarrollo sostenible en los países candidatos a la adhesión basándose en la incorporación y aplicación del acervo comunitario. El proceso de ampliación deberá preservar y proteger el patrimonio medioambiental de los países candidatos, como es la riqueza de su biodiversidad, y deberán mantener y reforzar modelos sostenibles de producción y consumo y de uso de la tierra, así como estructuras de transporte respetuosas con el medio ambiente, mediante:

- la integración de los requisitos en materia de protección medioambiental en los programas comunitarios, incluyendo los relativos al desarrollo de infraestructura,
- el fomento de la transferencia de tecnologías limpias a los países candidatos,
- un amplio diálogo e intercambio de experiencias con las administraciones nacionales y locales de los países candidatos sobre el desarrollo sostenible y la conservación de su patrimonio medioambiental,
- la cooperación con la sociedad civil, las organizaciones no gubernamentales (ONG) que actúen en el ámbito del medio ambiente y las empresas de los países candidatos para contribuir a mejorar el grado de conciencia y de participación del público,
- el estímulo a las instituciones financieras internacionales y al sector privado para que apoyen la aplicación y el cumplimiento del acervo medioambiental en los países candidatos y para que presten la debida atención a la integración de los problemas medioambientales en las actividades del sector económico.

6. El Programa incentivará:

- el papel positivo y constructivo de la Unión Europea como socio destacado en la protección del medio ambiente del planeta y en la consecución de un desarrollo sostenible,
- la creación de formas de asociación a escala mundial con fines medioambientales y de desarrollo sostenible,

- la integración de los objetivos y las preocupaciones medioambientales en todos los aspectos de las relaciones exteriores de la Comunidad.

Artículo 3

Planteamientos estratégicos para alcanzar los objetivos en materia de medio ambiente

Las metas y los objetivos del Programa procurarán alcanzarse, entre otras cosas, a través de los siguientes medios:

- 1) Desarrollo de nueva legislación comunitaria y modificación de la legislación existente, cuando proceda.
- 2) Fomento de una aplicación y un cumplimiento más efectivos de la legislación comunitaria en materia de medio ambiente, sin perjuicio del derecho de la Comisión a incoar procedimientos de infracción, para lo cual se requiere:
 - más medidas para mejorar el respeto de la normativa comunitaria sobre protección del medio ambiente y hacer frente a las violaciones de la legislación medioambiental,
 - el fomento de mejores normas de autorización, inspección, control y aplicación por los Estados miembros,
 - una revisión más sistemática de la aplicación de la legislación medioambiental en los Estados miembros,
 - la mejora del intercambio de información acerca de mejores prácticas en materia de aplicación, incluso a través de la red europea para la aplicación y el cumplimiento de la legislación en materia de medio ambiente (red IMPEL) en el marco de sus competencias.
- 3) Son necesarios nuevos esfuerzos para integrar las exigencias de la protección del medio ambiente en la preparación, definición y aplicación de las distintas políticas y actividades comunitarias. Son precisos, asimismo, renovados esfuerzos en distintos sectores, teniendo en cuenta en particular sus objetivos, metas, calendarios e indicadores medioambientales específicos, para lo cual se requiere:
 - asegurar que las estrategias en materia de integración elaboradas por el Consejo en los diferentes ámbitos políticos se traduzcan en una actuación efectiva y contribuyan a la aplicación de las metas y de los objetivos medioambientales del Programa,
 - estudiar, antes de su adopción, si las actuaciones en los ámbitos económico y social son coherentes con los objetivos, metas y calendario del Programa y contribuyen a ellos,
 - establecer, dentro de las instituciones comunitarias, mecanismos internos adecuados de carácter periódico que tengan plenamente en cuenta la necesidad de fomentar la transparencia y el acceso a la información, a fin de garantizar que se reflejen plenamente las consideraciones medioambientales en las iniciativas políticas de la Comisión, incluyendo las correspondientes decisiones y propuestas legislativas,

- el control periódico, mediante indicadores adecuados, elaborados, en la medida de lo posible, según un método común para cada sector, y la preparación de informes sobre el proceso de integración sectorial,
 - una mayor integración de los criterios medioambientales en los programas de financiación comunitarios, sin perjuicio de los ya existentes,
 - un uso y aplicación plenos y efectivos de la evaluación del impacto medioambiental y la evaluación medioambiental estratégica,
 - que los objetivos del Programa se tengan en cuenta en futuras revisiones de las perspectivas financieras de los instrumentos comunitarios de financiación.
- 4) Fomento de modelos sostenibles de producción y consumo mediante la aplicación efectiva de los principios indicados en el artículo 2, a fin de internalizar tanto las consecuencias negativas como las positivas en el medio ambiente mediante la utilización de una combinación de instrumentos, incluidos instrumentos basados en el mercado y económicos. Esto requiere, entre otras cosas:
- alentar reformas de aquellas subvenciones que tengan considerables efectos negativos para el medio ambiente y sean incompatibles con un desarrollo sostenible, estableciendo entre otras cosas, en la revisión intermedia, una lista de los criterios que permitan registrar tales subvenciones negativas con vistas a su eliminación gradual,
 - analizar la eficacia medioambiental de permisos medioambientales negociables como instrumento genérico y del comercio de derechos de emisiones, con vistas a fomentar y poner en práctica su utilización cuando sea posible,
 - fomentar y alentar medidas fiscales tales como los impuestos e incentivos relativos al medio ambiente, al nivel nacional apropiado o a nivel comunitario,
 - fomentar la integración de requisitos de protección ambiental en actividades de normalización.
- 5) Mejora de la colaboración y asociación con las empresas y sus organismos representativos y, en su caso, con participación de los interlocutores sociales, los consumidores y sus organizaciones con miras a mejorar el comportamiento medioambiental de las empresas y a lograr modelos de producción sostenible, para lo cual se requiere:
- fomentar un planteamiento integrado de las políticas en materia de productos en la totalidad del Programa que facilite que se tengan en cuenta las exigencias medioambientales a lo largo del ciclo de vida de los productos, así como una aplicación más extensa de los procesos y productos respetuosos con el medio ambiente,
 - alentar una mayor asimilación del sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS) ⁽¹⁾ y
- poner en marcha iniciativas para estimular que las empresas publiquen informes sobre su comportamiento en relación con el desarrollo sostenible o el medio ambiente que sean rigurosos y estén verificados de manera independiente,
 - establecer un programa de asistencia para el cumplimiento de la legislación, con una ayuda específica a las pequeñas y medianas empresas,
 - estimular la implantación de sistemas de premios a empresas por su comportamiento ambiental,
 - estimular la innovación de los productos con el objetivo de fomentar la orientación ecológica del mercado mediante una mejor difusión de los resultados del Programa LIFE ⁽²⁾,
 - fomentar los compromisos o los acuerdos voluntarios para alcanzar objetivos medioambientales claros, incluido el establecimiento de procedimientos en caso de incumplimiento.
- 6) Contribución a una mejor información de los consumidores particulares, las empresas y los organismos públicos, en su papel de compradores, respecto a los procesos y productos en lo que se refiere a sus efectos sobre el medio ambiente, con miras a conseguir modelos sostenibles de consumo, para lo cual se requiere:
- fomentar el empleo de etiquetas ecológicas y otras formas de información medioambiental y etiquetado que permitan a los consumidores comparar el comportamiento medioambiental de productos del mismo tipo,
 - fomentar el empleo de autodeclaraciones fiables sobre comportamiento medioambiental y evitar las declaraciones engañosas,
 - fomentar la aplicación de criterios ecológicos en la adjudicación de contratos públicos, que permitan tener en cuenta las características medioambientales y la posible integración de consideraciones relativas al ciclo de vida medioambiental, incluida la fase de producción, en los procedimientos de adjudicación de contratos, sin perjuicio del respeto de las normas comunitarias sobre mercado interior y competencia, aportando orientaciones sobre mejores prácticas y empezando una revisión de la adjudicación de contratos con criterios ecológicos en las instituciones comunitarias.
- 7) Apoyo a la integración de los aspectos ambientales en el sector financiero, para lo cual se requiere:
- estudiar una iniciativa voluntaria en colaboración con el sector financiero, que incluiría orientaciones para la incorporación de datos sobre costes medioambientales a los informes financieros anuales de las empresas, y el intercambio entre Estados miembros de mejores prácticas sobre políticas,

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 761/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, por el que se permite que las organizaciones se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS) (DO L 114 de 24.4.2001, p. 1).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 1655/2000 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de julio de 2000, relativo al instrumento financiero para el medio ambiente (LIFE) (DO L 192 de 28.7.2000, p. 1).

- dirigirse al Banco Europeo de Inversiones para reforzar la integración de los objetivos y consideraciones medioambientales en sus actividades de préstamo, en particular con miras a apoyar el desarrollo sostenible de los países candidatos,
 - fomentar la integración de los objetivos y consideraciones medioambientales en las actividades de otras instituciones financieras, como el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo.
- 8) Creación de un régimen comunitario de responsabilidad, para lo cual se requiere, entre otras cosas:
- legislación en materia de responsabilidad medioambiental.
- 9) Mejorar la colaboración y la asociación con los grupos de consumidores y las ONG y fomentar una mejor comprensión de los problemas medioambientales por los ciudadanos europeos y su participación en los mismos, para lo cual se requiere:
- garantizar el acceso a la información, la participación y la justicia mediante la pronta ratificación del Convenio de Aarhus⁽¹⁾ por parte de la Comunidad y de sus Estados miembros,
 - apoyar el acceso de los ciudadanos a la información sobre la situación y la evolución del medio ambiente en comparación con las tendencias sociales, económicas y de salud,
 - aumento general de la conciencia ecológica,
 - desarrollar normas y principios generales de buena gestión medioambiental en procesos de diálogo.
- 10) Alentar y fomentar una utilización y gestión efectivas y sostenibles de la tierra y el mar que tengan en cuenta consideraciones medioambientales. Para ello se requiere, además de respetar plenamente el principio de subsidiariedad, lo siguiente:
- fomentar las mejores prácticas en relación con la ordenación sostenible del territorio, que tengan en cuenta las circunstancias específicas regionales, prestando una atención especial al Programa de Gestión Integrada de las Zonas Costeras,
 - fomentar las mejores prácticas y apoyar redes que faciliten el intercambio de experiencias sobre desarrollo sostenible, incluidas zonas urbanas, marítimas, costeras, zonas de montaña, humedales y otras zonas sensibles,
 - mejorar la utilización, aumentar los recursos destinados a medidas agroambientales dentro de la política agrícola común y ampliar el alcance de estas medidas,
 - alentar a los Estados miembros a que estudien la utilización de la ordenación territorial regional como un medio para asegurar al ciudadano una mayor protección medioambiental y fomentar el intercambio de experiencias sobre desarrollo regional sostenible, en particular en zonas urbanas y densamente pobladas.

Artículo 4

Estrategias temáticas

1. Las medidas previstas en los artículos 5 a 8 incluirán el desarrollo de estrategias temáticas y la evaluación de estrategias existentes respecto a problemas medioambientales prioritarios que requieran un enfoque amplio. Estas estrategias deberían incluir una identificación de las propuestas necesarias para lograr los objetivos establecidos en el Programa y los procedimientos previstos para su adopción. Dichas estrategias se someterán al Parlamento Europeo y al Consejo y, en su caso, revestirán la forma de una Decisión del Parlamento Europeo y el Consejo que se adoptará con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado. A reserva del fundamento jurídico de la propuesta, las propuestas legislativas emanadas de estas estrategias se adoptarán con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado.

2. Las estrategias temáticas podrán incluir planteamientos como los esbozados en el artículo 3 y en el artículo 9 y metas medioambientales pertinentes, tanto cualitativas como cuantitativas, así como calendarios en relación con los cuales puedan medirse y evaluarse las medidas previstas.

3. Las estrategias temáticas deberían desarrollarse y ponerse en práctica en estrecha consulta con las partes pertinentes, como las ONG, la industria, otros interlocutores sociales y las autoridades públicas, al tiempo que, en su caso, se garantiza la consulta de los países candidatos en este proceso.

4. Las estrategias temáticas deberían presentarse al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar tres años después de la adopción del presente Programa. El informe intermedio, en el que la Comisión evaluará los progresos realizados en la aplicación del Programa, incluirá una revisión de las estrategias temáticas.

5. La Comisión informará anualmente al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances en el desarrollo y la aplicación de las estrategias y sobre la eficacia de las mismas.

Artículo 5

Objetivos y ámbitos prioritarios de actuación para hacer frente al cambio climático

1. Las metas enunciadas en el artículo 2 deberían alcanzarse a través de los objetivos siguientes:

- la ratificación y entrada en vigor del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático a más tardar en 2002 y el cumplimiento de su compromiso de reducir las emisiones en un 8 % en el período 2008-2012, con respecto a los niveles de 1990, en el conjunto de la Comunidad Europea, con arreglo al compromiso asumido por cada uno de los Estados miembros en las conclusiones del Consejo de los días 16 y 17 de junio de 1998,

- el logro en 2005 de progresos demostrables en el cumplimiento de los compromisos del Protocolo de Kioto,

⁽¹⁾ Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente de 25 de junio de 1998.

- situar a la Comunidad en una posición digna de crédito que le permita propugnar un acuerdo internacional sobre objetivos de reducción más estrictos para el segundo período de compromiso previsto por el Protocolo de Kioto. Dicho acuerdo debería orientarse hacia una importante reducción de las emisiones, teniendo plenamente en cuenta entre otras cosas las conclusiones del 3^{er}. Informe de evaluación del GICC, y tener en cuenta la necesidad de tender a un reparto equitativo mundial de las emisiones de gases de efecto invernadero.
2. Estos objetivos procurarán alcanzarse, entre otras cosas, mediante las actuaciones prioritarias indicadas a continuación.
- i) Poner en práctica los compromisos climáticos internacionales, incluido el Protocolo de Kioto, mediante:
- a) el estudio de los resultados del Programa Europeo sobre el Cambio Climático y la adopción de políticas y medidas efectivas, comunes y coordinadas a partir de éste, en su caso, para diversos sectores como complemento de acciones nacionales en los Estados miembros;
- b) la elaboración de un marco comunitario para el desarrollo de un comercio de derechos de emisiones de CO₂ efectivo con posibilidad de ampliación a otros gases de efecto invernadero;
- c) la mejora del control de los gases de efecto invernadero y de los avances en el cumplimiento de los compromisos de los Estados miembros asumidos en el marco del Acuerdo sobre el reparto de la carga interna.
- ii) Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector energético por los procedimientos que se indican:
- a) elaborar lo antes posible un inventario y llevar a cabo una revisión de las subvenciones que actúan en contra de una utilización eficiente y sostenible de la energía con miras a su supresión paulatina;
- b) fomentar los combustibles renovables y los combustibles fósiles con bajo contenido de carbono para la generación de electricidad;
- c) alentar el uso de fuentes de energía renovables, en particular mediante incentivos, incluso a nivel local, fijando un objetivo indicativo del 12 % del uso energético total para el año 2010;
- d) establecer incentivos para aumentar la generación combinada de calor y electricidad y aplicar medidas dirigidas a duplicar la cuota total comunitaria de tal generación combinada hasta un 18 % de la generación bruta de electricidad;
- e) impedir y reducir las emisiones de metano procedentes de la producción y la distribución energéticas;
- f) fomentar la eficiencia energética.
- iii) Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de los transportes a través de las siguientes actuaciones:
- a) determinar y emprender actuaciones concretas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por la aviación en caso de que dichas actuaciones no puedan acordarse en el seno de la Organización de la Aviación Civil Internacional para el año 2002;
- b) determinar y emprender actuaciones concretas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por buques de navegación marítima en caso de que no se acordara esta actuación en el seno de la Organización Marítima Internacional para el año 2003;
- c) fomentar un cambio hacia formas más eficientes y limpias de transporte, incluidas una organización y logística mejores;
- d) en el contexto del objetivo de la UE de lograr una reducción del 8 % en las emisiones de gases de efecto invernadero, pedir a la Comisión que presente una Comunicación sobre objetivos medioambientales cuantificados para un transporte sostenible antes de finales de 2002;
- e) determinar y emprender otras actuaciones concretas, incluyendo cualquier medida legislativa, para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de vehículos de motor, incluidas las de N₂O;
- f) fomentar el desarrollo y la utilización de combustibles alternativos y de vehículos de bajo consumo de combustible, con el fin de aumentar su participación de forma sustancial y continua;
- g) fomentar medidas que reflejen todos los costes medioambientales en el precio del transporte;
- h) disociar el crecimiento económico y la demanda de transporte con el objetivo de reducir las consecuencias medioambientales.
- iv) Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la producción industrial a través de las siguientes actuaciones:
- a) fomentar prácticas y técnicas de eficiencia ecológica en la industria;
- b) desarrollar medios para ayudar a las pequeñas y medianas empresas (PYME) a adaptarse, innovar y mejorar su rendimiento;
- c) fomentar el desarrollo de alternativas más respetuosas con el medio ambiente y técnicamente viables, incluyendo el establecimiento de medidas comunitarias, para reducir las emisiones, eliminar paulatinamente la producción si ello es necesario y factible y reducir el uso de gases fluorados industriales: HFC (hidrofluorocarbonos), PFC (perfluorocarbonos) y SF₆ (hexafluoruro de azufre);
- v) Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en otros sectores a través de las siguientes actuaciones:
- a) fomentar la eficiencia energética, en particular para la calefacción, la refrigeración y el agua caliente, en el diseño de edificios;

- b) tener en cuenta la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, así como otras consideraciones medioambientales, en la política agrícola común y en la estrategia comunitaria de gestión de residuos.
- vi) Usar otros instrumentos adecuados, como son:
- a) fomentar la aplicación de medidas fiscales, incluido un marco comunitario oportuno y adecuado para la fiscalidad energética, con el fin de facilitar el paso a un uso más eficiente de la energía, y unos sistemas energéticos y de transporte más limpios, así como alentar la innovación tecnológica;
- b) promover acuerdos medioambientales con sectores de la industria sobre reducciones en la emisión de gas de efecto invernadero;
- c) asegurar que el cambio climático sea un tema destacado, tanto de la política comunitaria de investigación y desarrollo tecnológico como de los programas nacionales de investigación.
3. Además de mitigar el cambio climático, la Comunidad debería preparar medidas destinadas a facilitar la adaptación a las consecuencias del cambio climático mediante:
- la revisión de las políticas comunitarias, especialmente las que afecten al cambio climático, de tal manera que la adaptación se trate adecuadamente en las decisiones sobre inversiones,
 - el fomento de modelos y evaluaciones sobre el clima a escala regional tanto para preparar medidas de adaptación regional tales como la gestión de los recursos hídricos, la conservación de la biodiversidad y la prevención de la desertización y las inundaciones, como para mejorar la sensibilización de los ciudadanos y las empresas al respecto.
4. Se deberá garantizar que se tiene en cuenta para la ampliación de la Comunidad el problema del cambio climático, lo que requerirá, entre otras, las siguientes acciones por parte de los países candidatos:
- respaldar el desarrollo de estructuras para la aplicación de medidas nacionales de utilización de los mecanismos de Kioto y mejor información y control de las emisiones,
 - apoyar un transporte y un sector energético más sostenibles,
 - garantizar que se refuerza la cooperación con los países candidatos sobre cuestiones relativas al cambio climático.
5. La lucha contra el cambio climático formará parte integrante de la política de relaciones exteriores de la Unión Europea, constituyendo una de las prioridades de su política de desarrollo sostenible. Ello exigirá esfuerzos concertados y coordinados por parte de la Comunidad y sus Estados miembros con el fin de:
- crear estructuras para ayudar a los países en vías de desarrollo y a los países con economías en transición, por

ejemplo fomentando proyectos relacionados con el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) mencionado en el Protocolo de Kioto y su ejecución conjunta,

- responder a necesidades concretas de transferencia tecnológica,
- prestar ayuda ante el desafío de la adaptación al cambio climático en los países interesados.

Artículo 6

Objetivos y ámbitos prioritarios de actuación en los ámbitos de la naturaleza y la biodiversidad

1. Las metas enunciadas en el artículo 2 deberían alcanzarse a través de los siguientes objetivos:

- detener el deterioro de la biodiversidad con el fin de alcanzar este objetivo de aquí a 2010, incluida la prevención y la atenuación del impacto de las especies y genotipos exóticos invasivos,
- proteger la naturaleza y la biodiversidad de las formas de contaminación perjudiciales y asegurar su adecuada recuperación,
- conservar, restaurar adecuadamente y utilizar de manera sostenible el medio marino, las costas y los humedales,
- conservar y restaurar adecuadamente las zonas de importante valor paisajístico, incluidas las zonas cultivadas y las sensibles,
- conservar las especies y los hábitats, y en particular prevenir la fragmentación de éstos,
- fomentar un uso sostenible del suelo, prestando especial atención a la prevención de su erosión, deterioro y contaminación, así como (a la prevención) de la desertización.

2. Se procurará alcanzar estos objetivos mediante las siguientes actuaciones prioritarias, teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad, basándose en los convenios y estrategias mundiales y regionales existentes y aplicando plenamente las normas comunitarias pertinentes. Debería aplicarse, cuando proceda, el planteamiento basado en el ecosistema adoptado en el Convenio sobre la diversidad biológica⁽¹⁾.

a) Con respecto a la biodiversidad:

- garantizar la aplicación y fomentar el seguimiento y la evaluación de la estrategia comunitaria y los planes de acción pertinentes sobre biodiversidad, incluso mediante un programa de recogida de datos e información, desarrollar los indicadores adecuados y promocionar el uso de las mejores técnicas disponibles y de las mejores prácticas medioambientales,
- fomentar la investigación sobre la biodiversidad, los recursos genéticos, los ecosistemas y las interacciones con las actividades humanas,

⁽¹⁾ DO L 309 de 13.12.1993, p. 1.

- desarrollar medidas dirigidas a potenciar la existencia de usos, producciones e inversiones sostenibles en relación con la biodiversidad,
 - alentar una evaluación coherente, así como la continuación de la investigación y la cooperación con respecto a especies amenazadas,
 - promover a escala mundial un reparto justo y equitativo de los beneficios derivados de la utilización de recursos genéticos, a fin de aplicar el artículo 15 del Convenio sobre la Diversidad Biológica relativo el acceso a recursos genéticos procedentes de terceros países,
 - desarrollar medidas encaminadas a la prevención y control de las especies exóticas invasivas, incluidos los genotipos exóticos,
 - crear la red Natura 2000 y establecer los instrumentos y medidas técnicos y financieros necesarios para su plena aplicación y para la protección, fuera de las zonas que abarca Natura 2000, de las especies protegidas por las Directivas «Hábitats» y «Aves silvestres»,
 - promover la ampliación de la red Natura 2000 a los países candidatos;
- b) Con respecto a accidentes y catástrofes:
- fomentar la coordinación comunitaria de las actuaciones de los Estados miembros en relación con accidentes y catástrofes naturales mediante, por ejemplo, la creación de una red de intercambio de prácticas e instrumentos de prevención,
 - desarrollar nuevas medidas que contribuyan a prevenir los principales riesgos de accidente, en particular los asociados a sistemas de canalización, minería y transporte marítimo de sustancias peligrosas, así como desarrollar medidas en relación con los residuos mineros;
- c) Una estrategia temática sobre protección del suelo que trate la prevención, entre otras cuestiones, de la contaminación, la erosión, la desertización, la degradación del suelo, la ocupación de terrenos y los riesgos hidrogeológicos, y tenga en cuenta la diversidad regional, incluidas las peculiaridades de las zonas de montaña y áridas;
- d) Promover una gestión sostenible de las industrias de extracción con vistas a reducir su impacto medioambiental;
- e) Fomentar la integración de la conservación y la restauración del valor paisajístico en otras políticas, incluido el turismo, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes;
- f) Fomentar la integración de consideraciones relativas a la biodiversidad en las políticas agrícolas y alentar el desarrollo rural y una agricultura multifuncional sostenibles mediante:
- el fomento de la plena utilización de las oportunidades actuales de la política agrícola común y otras medidas políticas,
 - el fomento de una agricultura más respetuosa con el medio ambiente, incluyendo, en su caso, métodos extensivos de producción, prácticas agrícolas integradas, la agricultura ecológica y la agrobiodiversidad, en las futuras revisiones de la política agrícola común, teniendo en cuenta la necesidad de un planteamiento equilibrado sobre el papel multifuncional de las comunidades rurales;
- g) Fomentar el uso sostenible del mar y la conservación de los ecosistemas marinos, incluidos los fondos marinos, los estuarios y las zonas costeras, con especial atención a los lugares de alto valor en términos de biodiversidad, mediante:
- la promoción de una mayor integración de las consideraciones medioambientales en la política común de pesca, aprovechando la revisión de 2002,
 - una estrategia temática para la protección y conservación del medio ambiente marino, teniendo en cuenta, entre otras cosas, los términos y las obligaciones de aplicación que se derivan de los convenios sobre el mar y la necesidad de reducir las emisiones y los efectos del transporte marítimo y de otras actividades marítimas y terrestres,
 - el fomento de una gestión integrada de las zonas costeras,
 - nuevos estímulos para la promoción de la protección de las zonas marítimas, en particular a través de la red Natura 2000, así como a través de otros medios comunitarios viables;
- h) Aplicar y seguir desarrollando estrategias y medidas sobre los bosques que se ajusten a la estrategia forestal para la Unión Europea, teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad y consideraciones sobre biodiversidad, y que incorporen los siguientes aspectos:
- la mejora de medidas comunitarias existentes de protección de los bosques y el desarrollo de una gestión sostenible de los bosques, entre otras cosas mediante programas forestales nacionales, en conexión con planes de desarrollo rural, con especial hincapié en el control de las múltiples funciones de los bosques, de acuerdo con las recomendaciones de la Conferencia Ministerial sobre Protección de los Bosques en Europa, el Foro sobre los Bosques de las Naciones Unidas, el Convenio sobre la Biodiversidad y otros foros,
 - el fomento de una coordinación eficaz entre todos los sectores políticos implicados en la silvicultura, incluido el sector privado, así como de todas las partes implicadas en cuestiones forestales,
 - estimular el aumento de la cuota de mercado de la madera producida de manera sostenible, mediante, entre otras cosas, el fomento de la certificación de la gestión sostenible de los bosques y el fomento del etiquetado de los productos relacionados con el sector,
 - proseguir la participación activa de la Comunidad y de los Estados miembros en la puesta en práctica de resoluciones adoptadas a escala mundial y regional y en debates y negociaciones sobre cuestiones relacionadas con los bosques,

- estudiar las posibilidades de adoptar medidas activas de prevención y lucha contra la comercialización de madera obtenida ilegalmente,
 - fomentar la consideración de los efectos del cambio climático sobre la silvicultura;
- i) Con respecto a los organismos modificados genéticamente (OMG):
- desarrollar disposiciones y métodos de evaluación de riesgos, identificación, etiquetado y rastreabilidad de OMG a fin de permitir un seguimiento y control efectivos de los efectos en la salud y el medio ambiente,
 - tratar de acelerar la ratificación y aplicación del Protocolo de Cartagena sobre Seguridad de la Biotecnología y respaldar el desarrollo de marcos normativos en terceros países que lo requieran mediante ayuda técnica y financiera.

Artículo 7

Objetivos y ámbitos prioritarios de actuación sobre el medio ambiente y la salud y la calidad de vida

1. Las metas enunciadas en el artículo 2 deberían alcanzarse a través de los siguientes objetivos, teniendo en cuenta las normas, directrices y programas pertinentes de la Organización Mundial de la Salud (OMS):

- lograr una mejor comprensión de las amenazas al medio ambiente y a la salud humana, a fin de tomar medidas de prevención y reducción de dichas amenazas,
- contribuir a una mejor calidad de vida mediante un enfoque integrado centrado en las zonas urbanas,
- procurar lograr, dentro de una generación (2020), que los productos químicos sólo se produzcan y utilicen de forma que no generen repercusiones negativas importantes en la salud y el medio ambiente, reconociendo que debe superarse la actual falta de conocimientos sobre las propiedades, los usos, la eliminación y la exposición a los productos químicos,
- los productos químicos peligrosos deberían ser sustituidos por productos químicos más seguros o tecnologías alternativas más seguras que no supongan la utilización de productos químicos, con objeto de reducir los riesgos para el hombre y el medio ambiente,
- reducir el impacto de los plaguicidas en la salud humana y el medio ambiente y, en términos más generales, lograr un uso más sostenible de los plaguicidas así como una importante reducción global de los riesgos y de la utilización de plaguicidas compatible con la necesaria protección de las cosechas. Los plaguicidas utilizados de carácter persistente o bioacumulativo, o tóxicos o que tengan otras propiedades que planteen preocupaciones deberían ser sustituidos por otros menos peligrosos, siempre que sea posible,
- lograr niveles de calidad de las aguas subterráneas y superficiales que no den lugar a riesgos o efectos significativos en la salud humana y el medio ambiente, y asegurarse de que

el ritmo de extracción de recursos hídricos sea sostenible a largo plazo,

- alcanzar niveles de calidad del aire que no den lugar a riesgos o efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente,
 - reducir sustancialmente el número de personas afectadas periódicamente por niveles medios de ruido prolongado, en particular los derivados del tráfico que, según los estudios científicos, tienen efectos perjudiciales para la salud humana, y preparar la fase siguiente de los trabajos sobre la Directiva sobre el ruido.
2. Estos objetivos procurarán alcanzarse mediante las siguientes actuaciones prioritarias:
- a) Refuerzo de los programas de investigación y de conocimientos científicos de la Comunidad, y fomento de la coordinación internacional de los programas nacionales de investigación, para ayudar a la consecución de los objetivos en materia de salud y medio ambiente, y en particular:

- determinación de los ámbitos prioritarios de investigación y actuación y formulación de recomendaciones al respecto; quedarán incluidos, entre otros, los posibles riesgos para la salud de las fuentes de contaminación electromagnética, y se prestará particular atención al desarrollo y el reconocimiento de métodos alternativos de experimentación con animales, en particular en el ámbito de la seguridad química,
- determinación y elaboración de indicadores sobre salud y medio ambiente,
- reconsideración, desarrollo y actualización de las normas y valores límite sanitarios actuales, incluidos, cuando corresponda, los efectos sobre grupos potencialmente vulnerables, tales como los niños o los ancianos, así como las sinergias y consecuencias recíprocas de los distintos contaminantes,
- revisión de las tendencias y creación de un mecanismo de alerta temprana sobre problemas nuevos o emergentes;

b) Sobre productos químicos:

- hacer recaer en los productores, importadores y usuarios la responsabilidad de desarrollar conocimientos sobre todos los productos químicos (deber de vigilancia) y evaluar los riesgos que supone su utilización, incluida la utilización en productos, así como su recuperación y eliminación,
- desarrollar un sistema coherente basado en un enfoque gradual, que excluya las sustancias químicas utilizadas en cantidades muy pequeñas, para la prueba, determinación del riesgo y gestión del riesgo de sustancias nuevas y existentes mediante procedimientos de prueba que reduzcan al mínimo la necesidad de experimentar con animales, y desarrollo de métodos de prueba alternativos,

- garantizar que las sustancias químicas que susciten preocupación sean sometidas a procedimientos acelerados de gestión del riesgo y que las sustancias que planteen un nivel de preocupación muy elevado, incluidas las sustancias carcinógenas, mutágenas o tóxicas para la reproducción, o aquellas que tengan características de contaminantes orgánicos persistentes (COP) sólo se utilicen en casos justificados y bien definidos, debiendo someterse a autorización antes de su utilización,
 - garantizar que los resultados de la determinación del riesgo de los productos químicos se tomen plenamente en cuenta en todos los ámbitos de la legislación comunitaria en que se regulen productos químicos y evitar la duplicación de trabajos,
 - establecer criterios para incluir entre las sustancias que planteen un nivel de preocupación muy elevado las que tienen carácter persistente, bioacumulativo y tóxico, y las sustancias que tienen un carácter muy persistente y muy bioacumulativo, y prever que se añadan perturbadores endocrinos conocidos cuando se establezcan métodos y criterios de prueba,
 - garantizar que las principales medidas necesarias para lograr los objetivos se desarrollen rápidamente de forma que puedan entrar en vigor antes de la revisión intermedia,
 - garantizar el público acceso a la información no confidencial en el Registro Comunitario de Productos Químicos (Registro REACH);
- c) Sobre los plaguicidas:
- plena aplicación y revisión de la eficacia del marco legal aplicable ⁽¹⁾ para garantizar un alto nivel de protección cuando se modifique. Esta revisión podría incluir, cuando proceda, una evaluación comparativa y el desarrollo de procedimientos de autorización comunitarios para la puesta en el mercado,
 - una estrategia temática sobre la utilización sostenible de plaguicidas que abarque los elementos siguientes:
 - i) la reducción al mínimo de los riesgos y peligros que plantea la utilización de plaguicidas para la salud y el medio ambiente,
 - ii) mejores controles de la utilización y distribución de plaguicidas,
 - iii) reducción de los niveles de sustancias activas nocivas, entre otras cosas mediante sustitución de las más peligrosas por alternativas más seguras, incluidas alternativas no químicas,
- iv) fomento de prácticas agrícolas que impliquen un uso reducido de plaguicidas o que no los utilicen, entre otras cosas concienciando a este respecto a los usuarios, promoviendo la utilización de códigos de buenas prácticas y la posible utilización de instrumentos financieros,
- v) un sistema transparente para supervisar los avances logrados en el cumplimiento de los objetivos de la estrategia e informar al respecto, incluido el establecimiento de indicadores apropiados;
- d) Sobre los productos químicos y los plaguicidas:
- contribución a una rápida ratificación del Convenio de Rotterdam para la aplicación del procedimiento de consentimiento fundamentado previo aplicable a ciertos plaguicidas y productos químicos peligrosos objeto de comercio internacional y del Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes (COP),
 - modificación del Reglamento (CEE) n° 2455/92 de 23 de julio de 1992, relativo a la exportación e importación de determinados productos químicos peligrosos ⁽²⁾ para adecuarlo al Convenio de Rotterdam, mejorando los mecanismos de procedimiento y la información a los países en desarrollo,
 - apoyo a la mejora de la gestión de productos químicos y plaguicidas en los países candidatos y en desarrollo, incluida la eliminación de las existencias de plaguicidas obsoletos, entre otras cosas apoyando proyectos destinados a su eliminación,
 - contribución a los esfuerzos internacionales sobre la elaboración de un planteamiento estratégico en materia de gestión internacional de productos químicos;
- e) Sobre el uso sostenible y la calidad elevada del agua:
- garantizar un elevado nivel de protección de las aguas superficiales y subterráneas, evitando la contaminación y promoviendo una utilización sostenible del agua,
 - trabajar en pos de la completa aplicación de la Directiva marco sobre aguas ⁽³⁾ con el objetivo de lograr, para este recurso, unas buenas condiciones desde los puntos de vista ecológico, químico y cuantitativo, así como su gestión consecuente y sostenible,
 - desarrollar medidas destinadas al cese de los vertidos, las emisiones y los escapes de sustancias peligrosas prioritarias, de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva marco sobre aguas,
 - garantizar un nivel elevado de protección de las aguas de baño, incluida la revisión de la Directiva sobre las aguas de baño ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ Directiva 91/414/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1991, relativa a la comercialización de productos fitosanitarios (DO L 230 de 19.8.1991, p. 1); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/49/CE de la Comisión (DO L 176 de 29.6.2001, p. 61).

⁽²⁾ DO L 251 de 29.8.1992, p. 13; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2247/98 de la Comisión (DO L 282 de 20.10.1998, p. 12).

⁽³⁾ Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas (DO L 327 de 22.12.2000, p. 1).

⁽⁴⁾ Directiva 76/160/CEE del Consejo, de 8 de diciembre de 1975, relativa a la calidad de las aguas de baño (DO L 31 de 5.2.1976, p. 1); Directiva cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 1994.

- garantizar la integración de los conceptos y planteamientos de la Directiva marco sobre aguas y de otras directivas para la protección de las aguas en otras políticas comunitarias;
- f) Sobre la calidad del aire, el desarrollo y la aplicación de las medidas del artículo 5 en los sectores del transporte, la industria y la energía deberían ser compatibles con la mejora de la calidad del aire y contribuir a ella. Entre las nuevas medidas que se contemplan figuran:
- la mejora del control y la evaluación de la calidad del aire, incluido el depósito de contaminantes, y de la información al público, incluida la creación y utilización de indicadores,
 - una estrategia temática, destinada a reforzar una política coherente e integrada en materia de contaminación del aire que cubra prioridades para ulteriores actuaciones, la revisión y actualización, cuando proceda, de las normas de calidad del aire y de los límites nacionales de emisión con miras a alcanzar el objetivo a largo plazo de no rebasar las cargas y niveles críticos, y el desarrollo de mejores sistemas de recogida de información, modelización y previsión,
 - adoptar medidas adecuadas sobre el ozono o partículas en la baja atmósfera,
 - estudiar la calidad del aire en locales cerrados y de sus efectos sobre la salud, con recomendaciones sobre futuras medidas, cuando corresponda,
 - desempeñar un papel destacado en las negociaciones y aplicación del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono,
 - desempeñar un papel destacado en las negociaciones relativas a procesos internacionales que contribuyan a la buena calidad de la atmósfera en Europa, y fortalecer los vínculos e interacciones con ellos,
 - seguir creando instrumentos comunitarios específicos para reducir las emisiones procedentes de los tipos de fuentes pertinentes;
- g) Sobre el ruido:
- completar y seguir mejorando las medidas, incluidos los procedimientos adecuados de homologación, sobre emisiones acústicas de servicios y productos, en especial los vehículos de motor, incluidas medidas para reducir el ruido causado por la interacción entre los neumáticos y el pavimento vial que no comprometan la seguridad vial, del material rodado ferroviario, las aeronaves y la maquinaria estática,
 - crear y aplicar instrumentos para mitigar el ruido del tráfico cuando proceda, por ejemplo mediante la reducción de la demanda de transporte, la opción en favor de medios de transporte menos ruidosos, y el fomento de medidas técnicas y de una planificación sostenible del transporte;

h) Sobre el medio ambiente urbano:

- una estrategia temática que fomente un enfoque integrado horizontal de las políticas comunitarias y que mejore la calidad del medio ambiente urbano, que tenga en cuenta los avances realizados en la aplicación del actual marco de cooperación ⁽¹⁾, lo revise cuando sea necesario, y trate sobre:
 - el fomento del Programa 21 local,
 - la disminución de los vínculos entre el crecimiento económico y la demanda de transporte de pasajeros,
 - la necesidad de un mayor peso del transporte público, del ferrocarril, de la navegación interior, y de los modos de desplazamiento a pie y en bicicleta,
 - la necesidad de hacer frente a un volumen de tráfico en aumento y de disociar de manera significativa el crecimiento del transporte y el crecimiento del PIB,
 - la necesidad de fomentar el uso de vehículos con bajos niveles de emisiones en el transporte público,
 - la toma en consideración de indicadores medioambientales urbanos.

Artículo 8

Objetivos y ámbitos prioritarios de actuación sobre el uso y la gestión sostenibles de los recursos naturales y los residuos

1. Las metas enunciadas en el artículo 2 se deberían alcanzar a través de los siguientes objetivos:
- procurar garantizar que el consumo de recursos y sus correspondientes efectos no superen el umbral de saturación del medio ambiente y lograr una disociación entre crecimiento económico y utilización de los recursos. A este respecto, se recuerda el objetivo indicativo de alcanzar en la Comunidad para 2010 un porcentaje del 22 % de la producción de electricidad a partir de fuentes de energía renovables, a fin de aumentar decididamente la eficiencia de los recursos y la eficiencia energética,
 - alcanzar una importante reducción global de los volúmenes de residuos generados, mediante estrategias de prevención de producción de residuos, mayor eficiencia en los recursos y un cambio hacia modelos de producción y de consumo más sostenibles,
 - una importante disminución de la cantidad de residuos destinados a su eliminación y del volumen de residuos peligrosos producidos, impidiendo el incremento de las emisiones al aire, el agua y el suelo,

⁽¹⁾ Decisión nº 1411/2001/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a un marco comunitario de cooperación para el desarrollo sostenible en el medio urbano (DO L 191 de 13.7.2001, p. 1).

— fomentar la reutilización de los residuos que se sigan generando: se debería reducir su nivel de peligrosidad y suponer tan poco riesgo como sea posible; debería darse preferencia a su recuperación, y especialmente a su reciclado; la cantidad de residuos destinados a la eliminación debería reducirse al máximo y ser eliminada en condiciones de seguridad; los residuos destinados a la eliminación deberían tratarse lo más cerca posible del lugar donde se generaron, sin que ello suponga una menor eficacia de las operaciones de tratamiento.

2. Se procurará alcanzar estos objetivos teniendo en cuenta la política de productos integrada y la estrategia comunitaria pertinente de gestión de residuos ⁽¹⁾ por medio de las siguientes acciones prioritarias:

- i) Desarrollo de una estrategia temática sobre la gestión y el uso sostenibles de los recursos, incluyendo entre otras cosas,
 - a) una estimación de los flujos de materiales y de residuos en la Comunidad, incluyendo importaciones y exportaciones, por ejemplo mediante el uso del análisis del flujo de materiales;
 - b) una revisión de la eficacia de las medidas políticas y de los efectos de las subvenciones relacionadas con los recursos naturales y los residuos;
 - c) la determinación de metas y objetivos para la eficiencia de los recursos y su menor uso, con objeto de disociar el crecimiento económico de los efectos negativos para el medio ambiente;
 - d) el fomento de métodos y técnicas de producción y extracción que estimulen la eficiencia ecológica y el uso sostenible de las materias primas, la energía, el agua y otros recursos;
 - e) el desarrollo y la aplicación de una amplia serie de instrumentos, incluyendo la investigación, la transferencia tecnológica, los instrumentos económicos y basados en el mercado, los programas de mejores prácticas y los indicadores de la eficiencia en los recursos;
- ii) Desarrollo y aplicación de medidas relativas a la prevención y gestión de residuos, entre otros, por los siguientes métodos:
 - a) desarrollo de un conjunto de metas cuantitativas y cualitativas de reducción de residuos que abarque todas las categorías de residuos que deberían alcanzarse en el ámbito comunitario para 2010. Se solicita a la Comisión que prepare una propuesta en relación con dichos objetivos para 2002;
 - b) fomento de un diseño de productos respetuosos con el medio ambiente;
 - c) aumento de la toma de conciencia sobre la aportación potencial del público a la reducción de residuos;
 - d) formulación de medidas operativas que fomenten la prevención de residuos, por ejemplo estimulando la reutilización y la recuperación, así como la supresión paulatina de determinadas sustancias y materiales a través de medidas relacionadas con los productos;

- e) desarrollo de otros indicadores en el ámbito de la gestión de residuos;
- iii) Desarrollo de una estrategia temática sobre el reciclado de residuos que incluya entre otras cosas,
 - a) medidas destinadas a garantizar la separación de fuentes, la recogida y reciclado de flujos de residuos prioritarios;
 - b) un mayor desarrollo de la responsabilidad del productor;
 - c) desarrollo y transferencia de una tecnología del reciclado y el tratamiento de residuos respetuosa con el medio ambiente;
- iv) Desarrollo o revisión de la legislación sobre residuos, incluidos, entre otros, los residuos de la construcción y la demolición, los lodos de depuradora ⁽²⁾, los residuos biodegradables, los envases ⁽³⁾, las pilas ⁽⁴⁾ y los traslados de residuos ⁽⁵⁾, distinguir claramente entre los residuos y lo que no son residuos y la determinación de criterios adecuados para proseguir la elaboración del anexo IIA y IIB de la Directiva marco relativa a los residuos ⁽⁶⁾.

Artículo 9

Objetivos y ámbitos prioritarios de actuación sobre cuestiones internacionales

1. La meta enunciada en el artículo 2 referente a cuestiones internacionales y a las dimensiones internacionales de los cuatro ámbitos prioritarios de actuación sobre el medio ambiente del presente Programa incluirá los siguientes objetivos:

- la continuación de políticas medioambientales ambiciosas en el ámbito internacional concediendo especial atención al umbral de saturación del medio ambiente del planeta,
- un mayor fomento de modelos de consumo y de producción sostenibles en el ámbito internacional,
- avanzar en aras del fortalecimiento recíproco de las políticas y medidas comerciales y de medio ambiente.

⁽²⁾ Directiva 86/278/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1986, relativa a la protección del medio ambiente y, en particular, de los suelos, en la utilización de los lodos de depuradora en agricultura (DO L 181 de 4.7.1986, p. 6); Directiva cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 1994.

⁽³⁾ Directiva 94/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 1994, relativa a los envases y residuos de envases (DO L 365 de 31.12.1994, p. 10); Directiva cuya última modificación la constituye la Decisión 1999/177/CE de la Comisión (DO L 56 de 4.3.1999, p. 47).

⁽⁴⁾ Directiva 93/86/CEE de la Comisión, de 4 de octubre de 1993, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 91/157/CEE del Consejo relativa a las pilas y a los acumuladores que contengan determinadas materias peligrosas (DO L 264 de 23.10.1993, p. 51).

⁽⁵⁾ Reglamento (CEE) n° 259/93 del Consejo, de 1 de febrero de 1993, relativo a la vigilancia y al control de los traslados de residuos en el interior, a la entrada y a la salida de la Comunidad Europea; Reglamento cuya última modificación la constituye la Decisión 1999/816/CE de la Comisión (DO L 316 de 10.12.1999, p. 45).

⁽⁶⁾ Directiva 75/442/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1975, relativa a los residuos (DO L 194 de 25.7.1975, p. 39); Directiva cuya última modificación la constituye la Decisión 96/350/CE de la Comisión (DO L 135 de 6.6.1996, p. 32).

⁽¹⁾ Resolución del Consejo de 24 de febrero de 1997 sobre una estrategia comunitaria de gestión de residuos (DO C 76 de 11.3.1997, p. 1).

2. Estos objetivos procurarán alcanzarse mediante las siguientes actuaciones prioritarias:

- a) la integración de las exigencias en materia de protección del medio ambiente en todas las políticas exteriores de la Comunidad, incluidas la de comercio y la de cooperación al desarrollo, con el fin de alcanzar un desarrollo sostenible entre otras cosas mediante la elaboración de directrices;
- b) el establecimiento de un conjunto coherente de metas en materia de medio ambiente y de desarrollo que deberán presentarse para su aprobación como parte de «un nuevo trato o pacto global» en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de 2002;
- c) una labor de fortalecimiento de la gobernanza internacional en materia de medio ambiente a través del refuerzo gradual de la cooperación multilateral y del marco institucional, incluidos los recursos;
- d) la persecución de la pronta ratificación, el cumplimiento y la ejecución efectivos de los convenios y acuerdos internacionales sobre medio ambiente en los que es parte la Comunidad;
- e) el fomento de prácticas medioambientales sostenibles en relación con la inversión extranjera y los créditos a la exportación;
- f) la intensificación de los esfuerzos en el ámbito internacional para llegar a un consenso sobre los métodos de evaluación de riesgos para la salud y el medio ambiente, así como sobre planteamientos de gestión de riesgos, incluido el principio de cautela;
- g) un apoyo recíproco entre el comercio y las necesidades de protección medioambiental, teniendo en cuenta la dimensión medioambiental en las evaluaciones de los efectos sobre la sostenibilidad de los acuerdos comerciales multilaterales, que deberán llevarse a cabo en una fase temprana de la negociación, y actuando en consecuencia;
- h) la mayor promoción de un sistema de comercio mundial que reconozca plenamente los acuerdos medioambientales multilaterales o regionales y el principio de cautela, incrementando las oportunidades comerciales en productos y servicios sostenibles y ecológicos;
- i) fomentar la cooperación transfronteriza en materia de medio ambiente con regiones y países vecinos;
- j) fomentar una mayor coherencia de las políticas relacionando el trabajo efectuado en el marco de los distintos convenios, incluidas la evaluación de las relaciones entre la biodiversidad y el cambio climático, y la integración de consideraciones relativas a la biodiversidad en la aplicación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el Protocolo de Kioto.

Artículo 10

Política medioambiental

Las metas enunciadas en el artículo 2 referentes a la política medioambiental, basada en la participación y en los mejores

conocimientos científicos disponibles, y los planteamientos estratégicos establecidos en el artículo 3 procurarán alcanzarse mediante las siguientes actuaciones prioritarias:

- a) desarrollo de mecanismos mejorados y reglas y principios generales de buena gobernanza en cuyo marco se consulte ampliamente a los interesados en todas las etapas, de manera que se facilite la adopción de las alternativas más eficaces con el fin de alcanzar los mejores resultados para el medio ambiente y el desarrollo sostenible en relación con las medidas que se propongan;
- b) refuerzo de la participación en el proceso de diálogo de las ONG que actúen en materia de medio ambiente mediante un apoyo adecuado que incluya financiación comunitaria;
- c) mejora del proceso de definición de las políticas mediante:
 - la evaluación previa de los posibles efectos, y en particular de los efectos medioambientales, de las nuevas políticas, incluida la alternativa entre la ausencia de actuación y las propuestas legislativas, y la publicación de los resultados,
 - la evaluación posterior de la eficacia de las medidas existentes en cuanto al cumplimiento de sus objetivos medioambientales;
- d) comprobación de que el medio ambiente y especialmente los ámbitos prioritarios señalados en el presente Programa ocupen un lugar principal en los programas de investigación comunitarios. Deberían realizarse revisiones periódicas de las necesidades y prioridades de investigación medioambiental en el contexto del Programa marco de investigación y desarrollo tecnológico de la Comunidad. Conseguir una mejor coordinación de la investigación relativa al medio ambiente que llevan a cabo los Estados miembros para, entre otras cosas, mejorar la aplicación de los resultados;

tender puentes entre los agentes medioambientales y otros agentes en los ámbitos de la información, la formación, la investigación, la educación y las políticas;
- e) garantía de puesta a disposición, a partir de 2003, de información periódica que pueda fundamentar:
 - decisiones políticas en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible,
 - el seguimiento y la revisión de las estrategias de integración sectoriales y de la estrategia de desarrollo sostenible,
 - la información al público en general.

Esta información se verá respaldada por los informes periódicos de la Agencia Europea de Medio Ambiente y otros organismos pertinentes. La información consistirá principalmente en:

- indicadores clave en materia de medio ambiente,
- indicadores sobre la situación y las tendencias del medio ambiente,
- indicadores de integración.

- f) revisión y supervisión periódicas de los sistemas de información y de presentación de informes con vistas a disponer de un sistema más efectivo y coherente que asegure informes simplificados de gran calidad, así como información y datos comparables y pertinentes sobre medio ambiente. Se solicita a la Comisión que presente lo antes posible una propuesta adecuada a este fin. Debería tratarse de un modo eficaz la supervisión, la recogida de datos y los requisitos en materia de presentación de informes en la futura legislación sobre medio ambiente;
- g) refuerzo del desarrollo y la utilización de aplicaciones e instrumentos de vigilancia terrestre (por ejemplo, tecnología de satélites) para la formulación y aplicación de políticas.

Artículo 11

Control y evaluación de resultados

1. Durante el cuarto año de ejecución del presente Programa la Comisión evaluará los progresos conseguidos en su aplicación, así como las evoluciones y perspectivas medioambientales asociadas. Para ello deberá basarse en un amplio conjunto de

indicadores. La Comisión presentará este informe intermedio, junto con cualquier propuesta de modificación que considere adecuada, al Parlamento Europeo y al Consejo.

2. Durante el último año de ejecución del presente Programa la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo una evaluación final del Programa y del estado y las perspectivas del medio ambiente.

Artículo 12

La presente Decisión se publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Hecho en Bruselas, el 22 de julio de 2002.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

P. S. MØLLER

REGLAMENTO (CE) Nº 1601/2002 DE LA COMISIÓN
de 9 de septiembre de 2002
por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de
entrada de determinadas frutas y hortalizas

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 3223/94 de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, por el que se establecen disposiciones de aplicación del régimen de importación de frutas y hortalizas ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1498/98 ⁽²⁾ y, en particular, el apartado 1 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 3223/94 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores a tanto alzado de importación de terceros países correspondientes a los productos y períodos que se precisan en su anexo.

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

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los valores globales de importación a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 3223/94 quedan fijados según se indica en el cuadro del anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 10 de septiembre de 2002.

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

Hecho en Bruselas, el 9 de septiembre de 2002.

Por la Comisión
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Director General de Agricultura

⁽¹⁾ DO L 337 de 24.12.1994, p. 66.

⁽²⁾ DO L 198 de 15.7.1998, p. 4.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 9 de septiembre de 2002, por el que se establecen los valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código país tercero ⁽¹⁾	Valor global de importación
0702 00 00	052	55,0
	096	41,1
	999	48,0
0707 00 05	052	137,9
	999	137,9
0709 90 70	052	92,6
	999	92,6
0805 50 10	388	57,2
	524	39,6
	528	57,4
	999	50,5
0806 10 10	052	67,9
	064	105,0
	999	86,5
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	052	60,0
	388	82,8
	400	109,8
	512	90,2
	720	71,5
	800	208,1
	804	88,6
	999	101,6
	0808 20 50	052
388		71,8
720		56,6
999		77,6
0809 30 10, 0809 30 90	052	97,3
	999	97,3
0809 40 05	052	68,5
	060	54,5
	064	49,6
	066	60,5
	068	42,9
	094	44,1
	624	189,0
	999	72,7

⁽¹⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 2020/2001 de la Comisión (DO L 273 de 16.10.2001, p. 6). El código «999» significa «otros orígenes».

REGLAMENTO (CE) Nº 1602/2002 DE LA COMISIÓN
de 9 de septiembre de 2002

por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 1999/105/CE del Consejo con respecto a la autorización a un Estado miembro para prohibir la comercialización al usuario final de determinados materiales forestales de reproducción

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 1999/105/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 1999, sobre la comercialización de materiales forestales de reproducción ⁽¹⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 17,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el apartado 1 del artículo 17 de la Directiva 1999/105/CE, los Estados miembros deben garantizar que el material de reproducción que salga a la venta de conformidad con las disposiciones de la presente Directiva no está sujeto a ninguna restricción de comercialización en cuanto a sus características, requisitos en materia de examen e inspección, etiquetado y sellado que sea distinta de las contempladas en la presente Directiva.
- (2) En determinadas circunstancias, los Estados miembros pueden quedar autorizados a prohibir la comercialización al usuario final, para la siembra o plantación en su territorio, de determinados materiales forestales de reproducción que no son adecuados para su empleo en dicho territorio.
- (3) Tales autorizaciones sólo deben concederse cuando existan fundamentos para creer que el empleo de esos materiales forestales de reproducción, por sus características fenotípicas o genéticas, podría tener repercusiones negativas en la silvicultura, el medio ambiente, los recursos genéticos o la diversidad genética del territorio de dicho Estado miembro.
- (4) Con objeto de que la Comisión pueda decidir con pleno conocimiento de causa, la solicitud de autorización debe ir acompañada de los ensayos e información pertinentes relativos, *inter alia*, a la región de procedencia o de origen del material forestal de reproducción y a los resultados de los ensayos, la investigación científica y la práctica forestal. Debe especificarse la información requerida.
- (5) Con objeto de ayudar al Estado miembro a preparar su solicitud, otros Estados miembros deben suministrar, cuando se les solicite, toda la información pertinente sobre la región de procedencia o de origen, así como las listas nacionales de materiales de base para la producción de materiales forestales de reproducción.
- (6) Al mismo tiempo, debe enviarse una copia de la solicitud al Estado miembro en el que se halla la región de procedencia o de origen, con objeto de que dicho Estado miembro pueda informar a la Comisión de su postura.
- (7) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité permanente de semillas y plántones agrícolas, hortícolas y forestales.

Artículo 1

1. El Estado miembro que desee obtener autorización para prohibir la comercialización al usuario final de determinados materiales forestales de reproducción al amparo del apartado 2 del artículo 17 de la Directiva 1999/105/CE deberá presentar a la Comisión una solicitud en la que precise los motivos por los que considera que se cumplen los criterios establecidos en el apartado 2 del artículo 17. La solicitud irá acompañada de toda la información y documentación de apoyo disponible mencionada en los apartados 2 a 5.
2. Se suministrarán mapas y detalles de la región de procedencia o de origen de los materiales, junto con documentación que ponga de manifiesto las diferencias de sus respectivos datos climáticos y ecológicos, de conformidad con lo dispuesto en el anexo.
3. Se suministrarán los resultados de los ensayos o la investigación científica y los obtenidos de la práctica forestal que demuestren las razones por las que los materiales no son adecuados para su empleo en la totalidad o en parte del territorio del Estado miembro en el que se propone la prohibición. Se deberán proporcionar los detalles de la ejecución de los ensayos, tales como el esquema, el procedimiento de evaluación y el análisis de los datos; los ensayos deberán haberse llevado a cabo en los tipos de emplazamiento pertinentes y de conformidad con los requisitos especificados en el punto 1 del anexo V de la Directiva 1999/105/CE. También se proporcionarán los datos de las personas que llevaron a cabo los ensayos, así como si los resultados han sido revisados por expertos o se han publicado.
4. Con respecto a los resultados de la investigación científica, se deberán proporcionar detalles de la investigación, tales como el esquema, las fuentes de los datos, el procedimiento de evaluación y los resultados de los datos.
5. Con respecto a los resultados obtenidos de la práctica forestal, se deberán proporcionar información y documentación sobre la supervivencia y el desarrollo del material forestal de reproducción, incluido el crecimiento.

Artículo 2

Con respecto a las solicitudes para prohibir la comercialización de materiales forestales de reproducción de las categorías «Identificados» y «Seleccionados» procedentes de materiales de base autorizados en forma de «Fuente semillera» o «Rodal o masa», el Estado miembro que desee prohibir los materiales deberá aportar una evaluación de su inadecuación por referencia a su región de procedencia.

⁽¹⁾ DO L 11 de 15.1.2000, p. 17.

Artículo 3

Con respecto a las solicitudes para prohibir la comercialización de materiales forestales de reproducción de las categorías «Cualificados» y «Controlados» procedentes de materiales de base autorizados en forma de «Huerto semillero», «Progenitores de familia», «Clones» o «Mezcla de clones», el Estado miembro que desee prohibir los materiales deberá aportar una evaluación de su inadecuación por referencia a las unidades individuales de admisión.

Además de la información detallada en el artículo 10 de la Directiva 1999/105/CE, se deberá proporcionar, cuando se solicite, la siguiente información:

- a) los criterios de selección empleados para los componentes del material de base;
- b) la composición del material de base;
- c) la región o regiones de procedencia en las que se seleccionaron los componentes originarios.

Artículo 4

1. Con la finalidad de ayudar al Estado miembro a preparar la solicitud mencionada en el artículo 1, otros Estados miem-

bros proporcionarán, a petición del Estado miembro que está preparando la solicitud, mapas e información sobre las condiciones climáticas y ecológicas de la región de procedencia del material forestal de reproducción para el que se solicita la autorización para prohibir su comercialización al usuario final.

2. Al mismo tiempo que se presenta a la Comisión la solicitud de autorización, se enviará una copia de la misma al Estado miembro en el que se halla la región de procedencia o de origen del material cuya prohibición se solicita.

3. El Estado miembro mencionado en el apartado 2 dispondrá de tres meses para considerar la solicitud e informar a la Comisión de su postura. Cuando esté justificado, la Comisión podrá ampliar tal plazo a petición de dicho Estado miembro.

Artículo 5

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2003.

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

Hecho en Bruselas, el 9 de septiembre de 2002.

Por la Comisión

David BYRNE

Miembro de la Comisión

ANEXO

Lista de la información que debe suministrar un Estado miembro en apoyo de una solicitud presentada al amparo del apartado 2 del artículo 17 de la Directiva 1999/105/CE del Consejo

1. Información sobre las especies que crecen en el territorio o parte del territorio, tanto nativas como introducidas.
 2. Mapas y referencias de la región de procedencia o unidad de admisión de los materiales forestales de reproducción por los que se presenta la solicitud.
 3. Indicación del territorio o parte del territorio por el que se presenta la solicitud de prohibición de comercialización al usuario final de los materiales para la siembra o la plantación.
 4. Datos climáticos de la región de procedencia o unidad de admisión especificados en el punto 2 y del territorio o parte del territorio especificados en el punto 3:
 - a) precipitaciones anuales totales (en mm);
 - b) precipitaciones en el período vegetativo (en mm), junto con los meses en los que se producen;
 - c) temperatura:
 - media anual en °C,
 - media del mes más frío en °C,
 - media del mes más caluroso en °C;
 - d) duración del período vegetativo (días por encima de los 5 °C o medida similar pertinente).
 5. Datos ecológicos de la región de procedencia o unidad de admisión especificados en el punto 2 y del territorio o parte del territorio especificados en el punto 3:
 - a) margen de altitud;
 - b) principales formaciones geológicas;
 - c) principales tipos de suelos.
-

REGLAMENTO (CE) Nº 1603/2002 DE LA COMISIÓN
de 9 de septiembre de 2002

por el que se modifica el anexo del Reglamento (CE) nº 1535/2002 de la Comisión, de 28 de agosto de 2002, que establece una excepción al Reglamento (CE) nº 1251/1999 del Consejo por el que se establece un régimen de apoyo a los productores de determinados cultivos herbáceos, en lo relativo a los pagos por superficie para determinados cultivos herbáceos y los pagos en concepto de retirada de tierras para la campaña de comercialización 2002/03 a los productores de determinadas regiones de Alemania

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1251/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece un régimen de apoyo a los productores de determinados cultivos herbáceos ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1038/2001 ⁽²⁾ y, en particular, su artículo 9,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 1535/2002 ⁽³⁾ autoriza a Alemania a efectuar un pago anticipado, correspondiente a la campaña 2002/03, del 50 % como máximo del importe de los pagos por superficie de cultivos herbáceos, incluido el pago suplementario por el trigo duro, así como los pagos por retirada de tierras, en favor de los productores situados en las regiones siniestradas por las inundaciones del mes de agosto de 2002 enumeradas en el anexo de dicho Reglamento.
- (2) A la vista de la evolución de la situación en algunas regiones de Mecklemburgo-Pomerania Occidental y Schleswig-Holstein, y teniendo en cuenta la situación presupuestaria, debe autorizarse a Alemania a efectuar,

antes del 16 de noviembre de 2002 y a otras regiones de Mecklemburgo-Pomerania Occidental y Sajonia-Anhalt, anticipos de los pagos por superficie de cultivos herbáceos y de los pagos por retirada de tierras con cargo a la campaña 2002/03 y retirar esta facultad a algunas regiones de Schleswig-Holstein.

- (3) Por lo tanto, es conveniente modificar el anexo del Reglamento (CE) nº 1535/2002.
- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo del Reglamento (CE) nº 1535/2002 se sustituirá por el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

Hecho en Bruselas, el 9 de septiembre de 2002.

Por la Comisión
Franz FISCHLER
Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 160 de 26.6.1999, p. 12.

⁽²⁾ DO L 145 de 31.5.2001, p. 16.

⁽³⁾ DO L 231 de 29.8.2002, p. 36.

ANEXO

«ANEXO

DEUTSCHLAND

Brandemburgo (Landkreise: Elbe-Elster, Havelland, Prignitz, Ostprignitz-Ruppin)

Mecklenburgo-Pomerania Occidental (Landkreis: Parchim, Nordwestmecklenburg, Güstrow, Demmin, Mecklenburg-Strelitz y Ludwigslust)

Baja Sajonia (Landkreise: Gifhorn, Göttingen, Goslar, Helmstedt, Northeim, Osterode am Harz, Peine, Wolfenbüttel, Region Hannover, Diepholz, Hameln-Pyrmont, Hildesheim, Holzminden, Nienburg/Weser, Schaumburg, Celle, Cuxhaven, Harburg, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Osterholz, Rothenburg/Wümme, Soltau-Fallingb., Stade, Uelzen, Verden; Kreisfreie Städte: Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg)

Sajonia (gesamtes Bundesland)

Sajonia-Anhalt (Landkreise: Stendal, Jerichower-Land, Köthen, Bördekreis, Schönebeck, Ohrekreis, Anhalt-Zerbst, Wittenberg, Bernburg, Bitterfeld, Halberstadt, Quedlinburg, Wernigerode, Salzwedel, Aschersleben-Staßfurt; Kreisfreie Städte: Magdeburg, Dessau)

Turingia (Landkreis: Altenburger Land).»

REGLAMENTO (CE) Nº 1604/2002 DE LA COMISIÓN
de 9 de septiembre de 2002
por el que se modifican las restituciones a la exportación del azúcar blanco y del azúcar en bruto sin perfeccionar

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1260/2001 del Consejo, de 19 de junio de 2001, por el que se establece una organización común de mercados en el sector del azúcar ⁽¹⁾, modificado por el Reglamento (CE) nº 680/2002 de la Comisión ⁽²⁾, y, en particular, el párrafo tercero del apartado 5 de su artículo 27,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 1585/2002 de la Comisión ⁽³⁾, ha fijado las restituciones aplicables a la exportación para el azúcar blanco y el azúcar en bruto.
- (2) La aplicación de las modalidades mencionadas en el Reglamento (CE) nº 1585/2002 a los datos de que dispone la Comisión conduce a modificar las restituciones a la exportación actualmente en vigor, con arreglo al anexo del presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Se modificarán, con arreglo a los importes consignados en el anexo, las restituciones a la exportación de los productos contemplados en la letra a) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento (CE) nº 1260/2001, sin perfeccionar o no desnaturalizados, fijadas en el anexo del Reglamento (CE) nº 1585/2002.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 10 de septiembre de 2002.

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

Hecho en Bruselas, el 9 de septiembre de 2002.

Por la Comisión
Franz FISCHLER
Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 178 de 30.6.2001, p. 1.
⁽²⁾ DO L 104 de 20.4.2002, p. 26.
⁽³⁾ DO L 239 de 6.9.2002, p. 10.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 9 de septiembre de 2002, por el que se modifican las restituciones a la exportación del azúcar blanco y del azúcar en bruto sin perfeccionar

Código producto	Destino	Unidad de medida	Importe de las restituciones
1701 11 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 ⁽¹⁾
1701 11 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 ⁽¹⁾
1701 11 90 9950	A00	EUR/100 kg	⁽²⁾
1701 12 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 ⁽¹⁾
1701 12 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 ⁽¹⁾
1701 12 90 9950	A00	EUR/100 kg	⁽²⁾
1701 91 00 9000	A00	EUR/1 % de sacarosa × 100 kg de producto neto	0,4676
1701 99 10 9100	A00	EUR/100 kg	46,76
1701 99 10 9910	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 10 9950	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 90 9100	A00	EUR/1 % de sacarosa × 100 kg de producto neto	0,4676

⁽¹⁾ El presente importe será aplicable al azúcar en bruto de un rendimiento del 92 %. Si el rendimiento del azúcar en bruto exportado se aparta del 92 %, el importe de la restitución aplicable se calculará con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 28 del Reglamento (CE) n° 1260/2001 del Consejo.

⁽²⁾ Fijación suspendida por el Reglamento (CEE) n° 2689/85 de la Comisión (DO L 255 de 26.9.1985, p. 12), modificado por el Reglamento (CEE) n° 3251/85 (DO L 309 de 21.11.1985, p. 14).

NB: Los códigos de los productos y los códigos de los destinos de la serie «A» se definen en el Reglamento (CEE) n° 3846/87 de la Comisión (DO L 366 de 24.12.1987, p. 1), modificado.

Los códigos de los destinos numéricos se definen en el Reglamento (CE) n° 2020/2001 de la Comisión (DO L 273 de 16.10.2001, p. 6).

II

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

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 5 de julio de 2002

en un procedimiento con arreglo al artículo 81 del Tratado CE y el artículo 53 del Acuerdo EEE

(COMP/37.730 — AuA/LH)

[notificada con el número C(2002) 2502]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2002/746/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo,

Visto el Reglamento (CEE) n° 3975/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2410/92 ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 5,

Tras la publicación de la Comunicación ⁽³⁾ con arreglo al apartado 2 del artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 3975/87,

Tras la publicación de la Comunicación ⁽⁴⁾ con arreglo al apartado 3 del artículo 16 del Reglamento (CEE) n° 3975/87,

Tras oír al Comité consultivo de acuerdos y posiciones dominantes en el ámbito del tráfico aéreo,

Considerando lo siguiente:

1. INTRODUCCIÓN

(1) El 10 de diciembre de 1999 Deutsche Lufthansa AG («Lufthansa») y Austrian Airlines (las «partes concernidas») notificaron de conformidad con el Reglamento (CEE) n° 3975/87 un acuerdo de cooperación con fecha de 19 de octubre de 1999. Las partes concernidas desean forjar una alianza duradera creando un sistema de tráfico aéreo integrado basado en una estrecha colaboración en sus actividades, en las cuestiones de comer-

cialización y en la gestión de la empresa. Los principales aspectos de la colaboración se regulan en un acuerdo marco. Además, ambas compañías aéreas negociaron una serie de acuerdos ejecutivos concretos así como un acuerdo de precios (*Special Pro-rate Agreement*, en lo sucesivo «SPA») que estableciera los principios de una política de precios. Con la conclusión de un «acuerdo de vecindad» se creó una empresa en participación que realizaría vuelos entre ambos países repartiendo las ganancias y pérdidas resultantes.

(2) Las partes concernidas solicitan, de conformidad con el artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 3975/87, una exención basada en el apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE y el apartado 3 del artículo 53 del Acuerdo EEE.

(3) El 11 de julio de 2000 se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* un resumen de la solicitud de exención, de conformidad con el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 3975/87.

(4) El 4 de octubre de 2000 la Comisión comunicó por escrito a las partes concernidas, de conformidad con el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 3975/87, sus dudas importantes sobre la compatibilidad del proyecto con el mercado común.

(5) El 10 de mayo de 2001 la Comisión transmitió a Austrian Airlines y a Lufthansa su pliego de cargos. En él comunicaba a las partes concernidas su opinión provisional de que el acuerdo de cooperación entre Lufthansa y Austrian Airlines no podía acogerse a una exención de acuerdo con el Reglamento (CEE) n° 3975/87.

⁽¹⁾ DO L 374 de 31.12.1987, p. 1.

⁽²⁾ DO L 240 de 24.8.1992, p. 18.

⁽³⁾ DO C 193 de 11.7.2000, p. 7.

⁽⁴⁾ DO C 356 de 14.12.2000, p. 5.

- (6) El 14 de diciembre de 2001 la Comisión publicó una comunicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, de acuerdo con lo establecido en el apartado 3 del artículo 16 del Reglamento (CEE) n° 3975/87. La Comisión declaró su intención de eximir por seis años el acuerdo de cooperación comunicado, sobre la base de los compromisos formulados por las partes y la disposición declarada de acceder al mercado de varios competidores. A las terceras partes interesadas se les concedió la oportunidad de que adoptaran una postura respecto al presente asunto.

2. LAS PARTES CONCERNIDAS

2.1. Lufthansa

- (7) Lufthansa es la sociedad de cartera del grupo Lufthansa, activo en el transporte aéreo de personas y mercancías, y en el que presta servicios relacionados con esta actividad. Desde 1997 Lufthansa está totalmente privatizada con casi 350 000 accionistas.
- (8) Las filiales más importantes de Lufthansa son: Lufthansa Cargo (100 %), Lufthansa Technik (100 %), LSG (100 %), Lufthansa City Line (100 %), Eurowings (25 %), British Midland (20 %), Air Dolomiti (26 %) y Luxair (13 %).
- (9) En el año 2000 Lufthansa alcanzó un volumen de negocios de 15 200 millones de euros, de los cuales 7 926 millones corresponden al conjunto de la Comunidad y 4 799 millones a Alemania.
- (10) Por pasajeros/kilómetros pagados en el año 2000 en Europa, Lufthansa figura con 18 000 millones de PKT en primer lugar por delante de British Airways (17 000 millones PKT). En tercer lugar se encuentra Air France con 10 300 de PKT.
- (11) A nivel mundial Lufthansa se sitúa en segundo lugar dentro de las compañías aéreas de la Comunidad, con 94 170 millones de PKT, por detrás de British Airways (118 890 millones de PKT), seguida de cerca por Air France con 91 801 de PKT.
- (12) En Europa, Lufthansa explota 148 rutas con más de 100 000 pasajeros anuales; las más importantes son Fráncfort-Berlín [...] (*) y Fráncfort-Hamburgo [...] (5).
- (13) Por lo que respecta al volumen de su flota, en 2000 Lufthansa ocupaba el primer lugar en Europa con 327 aeronaves en servicio y 48 encargadas, seguida de British Airways con 309 aeronaves en servicio y 62 encargadas.
- (14) En el servicio de transporte regular, Lufthansa es la compañía aérea líder tanto en Europa como en el tráfico intercontinental.
- (15) Cityline, de Lufthansa, efectúa esencialmente vuelos interiores en Alemania y vuelos regionales en Europa. Las rutas más importantes son Bremen-Stuttgart (42 vuelos semanales), Florencia-Munich (28 vuelos semanales) y Munich-Münster (42 vuelos semanales).

2.2. Austrian Airlines («AuA»)

- (16) La actividad de AuA se centra en el transporte aéreo de personas y mercancías y las prestaciones correspondientes. Son accionistas de AuA el Estado austriaco (39,7 %), inversores institucionales (10,6 %), inversores privados (38,2 %), Credit Suisse First Boston (10 %), y Air France (1,5 %).
- (17) En 2000 el grupo AuA (Austrian Airlines, Lauda Air y Tyrolean Airways) generó un volumen de negocios de 1 540 millones de euros, de los que 850 millones correspondieron a vuelos en la Comunidad, 393 millones en Austria y 199 millones en Alemania. Las mayores filiales de AuA son: Tyrolean Airways (100 %), Lauda Air (99,0 %) y Rheintalflug (100 %). En 2000 las aeronaves en servicio de AuA, Tyrolean y Lauda Air alcanzaron una flota de 92 aparatos.
- (18) Por pasajeros/kilómetro en 2000 en Europa, AuA se sitúa con 2 400 millones de pasajeros/kilómetros detrás de BMI British Midland (2 400 millones) en el puesto 17 la Association of European Airlines (AEA). A escala mundial AuA se sitúa, con 8 800 millones de pasajeros/kilómetros transportados en 2000, en el puesto 14 de las compañías aéreas europeas, y en el 67 entre las mundiales. AuA opera en 16 rutas dentro de Europa, con más de 100 000 pasajeros anuales; las más importantes son Viena-Londres [...], Viena-Fráncfort [...] y Viena-París [...].
- (19) La actividad de Lauda Air (Lauda) se centra en el transporte aéreo de personas y mercancías y las prestaciones correspondientes. Son accionistas de Lauda, Austrian Airlines (99,0 %) e inversores privados (1 %).
- (20) En 2000, Lauda alcanzó en la Comunidad un volumen de negocios por vuelos de 158 millones de euros. En Austria el volumen de negocios de la empresa fue de 73 millones, en Alemania de 37 millones. Por pasajeros/kilómetros transportados a escala mundial en el año 2000 Lauda, con 4 600 millones, no figuraba entre las 20 primeras compañías aéreas europeas.
- (21) Lauda opera sobre todo vuelos chárter dentro de Europa (trayectos medios) así como trayectos largos a destinos de Asia y el Pacífico con números de vuelo de Austrian Airlines. La ruta más importante es Viena-Sydney/Melbourne (129 000 pasajeros en 2000).
- (22) La actividad de Tyrolean Airways («Tyrolean») se centra en el transporte aéreo de personas y mercancías y las prestaciones correspondientes. Austrian Airlines es dueña del 100 % de Tyrolean. AuA compró en 1994 una participación del 42,85 %, en 1997 otro 42,85 % y en 1998 las acciones restantes.
- (23) En 2000 el volumen de negocios de Tyrolean en la Comunidad fue de 231 millones de euros, en Austria de 106 millones y en Alemania de 77 millones. Por pasajeros/kilómetros pagados, Tyrolean se situaba a escala mundial en el puesto 176 con 1 200 millones de PKT, muy por detrás de Crossair (puesto 118 con 3 500 millones de PKT) o Lufthansa City Line (puesto 116 con 3 600 millones de PKT).

(*) [...] Información confidencial.

(5) Un trayecto, datos de 1999.

- (24) Tyrolean presta sobre todo servicios de transporte aéreo dentro de Austria y en trayectos regionales europeos. La compañía utiliza aviones con una capacidad máxima de hasta 80 pasajeros. Las rutas más importantes son Innsbruck-Viena [...], Klagenfurt-Viena [...], Viena-Budapest [...] y Viena-Stuttgart [...]. Junto al desarrollo del mercado interior, Tyrolean se ha marcado fundamentalmente el objetivo de elevar el número de vuelos hacia Europa central y oriental así como entre Austria y Alemania.
- (25) En febrero de 2001 Austrian Airlines compró el 100 % de Rheintalflug. En el año 2000 Rheintalflug transportó un total de 250 000 pasajeros y sirvió las rutas Altrhein-Viena, Viena-Génova, Viena-Tallin, Viena-Varsovia y Viena-Milán con números de vuelo de Austrian Airlines. El volumen de negocios de Rheintalflug en 2000 se situó en 31 millones de euros.

3. EL ACUERDO DE COOPERACIÓN DE AUSTRIAN AIRLINES Y LUFTHANSA

- (26) Además del acuerdo de cooperación entre Lufthansa y AuA está la integración a escala mundial de sus redes aéreas. Este acuerdo sobre redes aéreas empezó a aplicarse en el programa de vuelos de verano de 2000 y comprendía el transporte de personas, mantenimiento, instalaciones aeroportuarias y servicios en tierra. El 1 de enero de 2000 las partes concernidas iniciaron una política de precios común y la coordinación de sus planes de vuelo para todos los vuelos.
- (27) La colaboración más amplia está prevista en el tráfico aéreo entre Austria y Alemania, para el que se cerró un «acuerdo de vecindad». En él se ha previsto una empresa en participación para el tráfico aéreo entre ambos países. Las partes concernidas unifican los ingresos de las principales rutas pero excluyen los servicios de enlace a los centros nodales. Con la celebración del acuerdo de cooperación con Lufthansa, AuA pasó en 1999 de la alianza Qualiflyer a la STAR. En consecuencia, AuA suspendió a finales de diciembre de 1999 su colaboración con los miembros de la alianza Qualiflyer.
- (28) El acuerdo de cooperación incluye por lo esencial declaraciones de intenciones. Las partes concernidas han cerrado acuerdos ejecutivos en todos los ámbitos importantes, tal como se verá a continuación con más detalle.

Los principales elementos del acuerdo de cooperación son los siguientes:

3.1. Empresas en participación para el tráfico aéreo entre Austria y Alemania

- (29) En el acuerdo de vecindad se recoge una lista de los servicios comunes que entran en el mismo. Después, tras un período de transición, ambas compañías dividieron entre sí en [...] los ingresos y los costes de los servicios comunes. Un Comité director de la alianza («Alliance Steering Committee») vigila el desarrollo y logros de la prestación de servicios comunes y puede transmitir a la

dirección de estos servicios, el denominado Comité de tráfico («Traffic Committee» o «Tracom»), instrucciones vinculantes. Tracom está compuesto por igual número de representantes de ambas compañías, a los que siguen pagando sus correspondientes compañías originarias. Tracom es responsable de dirigir el conjunto de servicios, el plan de empresa, el sistema de tráfico, etc. En el acuerdo de vecindad se establece expresamente que las partes concernidas siguen siendo independientes y que sus decisiones se siguen tomando de forma independiente entre sí.

- (30) El plan de tráfico se compone de un sistema de rutas común, una estructura de precios común y un plan de vuelos asimismo común. Las partes concernidas no están facultadas a celebrar acuerdos regulares con terceras empresas que ofrezcan servicios aéreos en una de las rutas comunes.

3.2. Colaboración a escala mundial

- (31) AuA y Lufthansa quieren lograr un sistema de tráfico integrado de alcance mundial con una planificación de la red de vuelos, una política de precios y un plan financiero comunes. La colaboración a nivel mundial incluye el acceso a los correspondientes programas de fidelización, la utilización de números de vuelo (*code sharing*), la armonización de la calidad de los servicios y la gestión conjunta del tratamiento de datos. En el tratamiento electrónico de datos las partes concernidas combinan parcialmente sus sistemas en aspectos como los datos de vuelos, sistemas de reservas, venta de billetes e inventario, entre otros. Con la utilización conjunta de las instalaciones aeroportuarias de recepción de pasajeros las partes concernidas quieren garantizar a sus clientes unos transbordos sin contratiempos.
- (32) Para desarrollar conjuntamente sus respectivas redes, las partes concernidas quieren fijar conjuntamente sus precios a nivel mundial sobre la base de un *Special Pro-rate Agreement*. El acuerdo de precios abarca a todas las categorías de tarifas. En opinión de las partes concernidas, la política de precios común es necesaria para la vinculación de sus redes de vuelos, para que, por ejemplo, se pueda efectuar el vuelo de ida con AuA y el de vuelta con Lufthansa o que AuA pueda ofrecer servicios de enlace a centros nodales de Lufthansa para las conexiones de Lufthansa. En rutas cubiertas directamente por una de las partes y sólo con transbordos por la otra⁽⁶⁾, la primera es la que fija los precios. Junto a la fijación de precios, las partes concernidas también querían sintonizar sus frecuencias para evitar solapamientos.

⁽⁶⁾ Por ejemplo, Lufthansa ofrece un vuelo directo de Fráncfort a Kiev, AuA sólo uno con transbordo en Viena.

- (33) Con el acuerdo de *code-sharing* se debería ofrecer al cliente un producto homogéneo. La fijación conjunta de los números de vuelos significa que el avión de una de las compañías en un vuelo concreto no sólo lleva su propio número sino también el de su socio. De esta forma, una compañía puede vender un vuelo como propio aunque lo efectúe la compañía socia. Las partes concernidas quieren sintonizar sus planes de vuelo para ofrecer servicios mutuos de enlace. Pueden en todo momento hacerse cargo de vuelos o rutas complementarios, siempre que lo avisen a su socio con antelación.

3.3. Estrategia común de comercialización

- (34) Los departamentos de venta de ambas compañías siguen siendo independientes. En Austria la comercialización y venta de billetes corre a cargo de AuA, en Alemania, de Lufthansa. Pero las dos compañías trabajarán conjuntamente en muchos ámbitos, por ejemplo, creando una representación conjunta en Austria y Alemania, en mercados extranjeros, correspondiendo a AuA desempeñar un papel líder en la venta en Europa Central y Oriental, y por último en la venta de billetes por Internet.
- (35) Las dos partes concernidas siguen teniendo derecho a crear enlaces directos entre su mercado interior y destinos extranjeros, siempre que sea económicamente viable.
- (36) El tráfico interior sigue corriendo a cargo de cada compañía aérea de forma independiente.

3.4. Filiales y empresas vinculadas

- (37) Las partes concernidas engloban también sus correspondientes filiales y empresas vinculadas en la estrecha colaboración. Uno de los objetivos en el desarrollo de la red debería ser la mejora de los servicios de Lauda Air en Alemania.

3.5. Organización del funcionamiento de los centros nodales

- (38) Mediante el acuerdo, las empresas quieren utilizar mejor sus centros nodales (hubs) de Francfort, Munich y Viena. Viena y Munich deben completar su función de centros nodales, sirviendo Viena fundamentalmente Europa central y oriental y Munich el tráfico aéreo de y hacia Alemania, y las rutas europeas interiores e intercontinentales. Desarrollando los centros nodales se atenderían los objetivos y las correspondientes redes de las partes concernidas. Además, se han previsto servicios de enlace mutuos.

3.6. Instalaciones y servicios aeroportuarios

- (39) Por lo que respecta a los servicios en tierra, las partes concernidas habían acordado escoger básicamente a GlobeGround, una filial al 100 % de Lufthansa, siempre que ésta ofreciera sus servicios a precios competitivos. A finales de mayo de 2001, Lufthansa vendió el 51 % de

sus acciones de GlobeGround a la empresa francesa Penauille Polyservices. El resto de las acciones se vendieron a Penauille el 30 de junio de 2002. Por esta razón, las partes suspendieron el acuerdo con GlobeGround. En consecuencia, los servicios en tierra ya no se contemplarán en lo sucesivo.

3.7. Tráfico de mercancías

- (40) Las partes concernidas no tienen previsto unir su tráfico de mercancías. Pero para incrementar su eficacia se ha previsto una colaboración a largo plazo en la logística.

4. DISPOSICIONES APLICABLES

- (41) La empresa en participación para el tráfico aéreo entre Alemania y Austria estará gestionada conjuntamente por ambas empresas. La empresa en participación no dispondrá de los recursos necesarios para efectuar sus actividades comerciales con independencia. Dependerá de las partes concernidas.
- (42) La empresa en participación tiene por objetivo y como efecto la coordinación del comportamiento competitivo de ambas empresas matrices, que jurídicamente siguen siendo independientes. A través del acuerdo de vecindad se crea una empresa en participación cooperativa y no una empresa en participación de plenas funciones en el sentido de la Comunicación de la Comisión relativa al concepto de empresa en participación con plenas funciones con arreglo al Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas⁽⁷⁾. Es una parte de un acuerdo de cooperación más amplio que entra dentro del artículo 81 del Tratado CE.
- (43) El Reglamento (CEE) n° 3975/87 fija el procedimiento de aplicación del artículo 81 del Tratado CE al tráfico aéreo entre aeropuertos de la Comunidad y del artículo 53 del Acuerdo EEE al tráfico aéreo entre los aeropuertos de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo (EEE). Sólo se aplica al tráfico aéreo entre aeropuertos del EEE. El tráfico aéreo entre el EEE y terceros países no entra dentro del Reglamento (CEE) n° 3975/87 y no está cubierto por la presente Decisión.

5. MERCADO DE REFERENCIA

5.1. Servicios afectados

- (44) Se ven afectados por el acuerdo las actividades de transporte de personas y de mercancías por vía aérea. Las dos empresas partes del acuerdo ofrecen servicios de vuelos regulares, chárter y de tráfico de mercancías.

⁽⁷⁾ DO C 66 de 2.3.1998, p. 1.

(45) En opinión de la Comisión, en este caso el tráfico de vuelos chárter no representa ninguna alternativa al tráfico de vuelos regulares, especialmente porque en el presente caso los clientes viajan fundamentalmente por razones de trabajo. Las incertidumbres ligadas a los vuelos chárter no son aceptables para estos clientes, que no van de viaje de vacaciones. Como las partes concernidas no planean unificar sus actividades de transporte de mercancías, exceptuando cierta cooperación técnica, en lo sucesivo no se considerará el tráfico de mercancías.

5.2. Mercados de tráfico aéreo

(46) Para limitar el mercado de referencia en el ámbito del tráfico aéreo, la Comisión ha desarrollado en una serie de decisiones, apoyadas en la jurisprudencia aplicable, el denominado principio del punto de partida/punto de destino (O&D)⁽⁸⁾, según el cual todas las conexiones entre un punto de partida y uno de destino deben considerarse como un mercado independiente desde el punto de vista del consumidor. Para determinar si en una ruta concreta existe competencia, se examina todo un conjunto de conexiones de tráfico. Esto incluye:

- a) los vuelos directos ofrecidos entre los aeropuertos en cuestión;
- b) los vuelos directos propuestos entre aeropuertos de desvío, cuyo territorio de influencia coincida en gran medida con la zona de influencia de los aeropuertos considerados;
- c) los vuelos con correspondencia entre los aeropuertos en cuestión, siempre que puedan considerarse como alternativa a los vuelos directos. La amplitud en que los vuelos directos pueden ser sustituidos por vuelos con correspondencia depende de una serie de factores, entre otros el tiempo de vuelo o la frecuencia de servicio en una ruta determinada (y los horarios de vuelo);
- d) las posibilidades de viajar con medios de transporte alternativos (automóvil o ferrocarril) que, en relación con la duración del vuelo y la frecuencia de servicio, puedan sustituir a los vuelos directos o los vuelos con correspondencia⁽⁹⁾.

(47) La Comisión distingue además entre clientes a los que afecta el factor tiempo (*time-sensitive customers*) y aquellos a los que no afecta (*non-time-sensitive customers*). Los viajeros a los que afecta el factor tiempo desean llegar a su destino lo antes posible, no disponen de margen para los horarios de salida y llegada y valoran la posibilidad de modificar sus reservas a corto plazo. Los clientes a los

que no importa el tiempo, prestan más atención al precio y aceptan tiempos de viaje más largos⁽¹⁰⁾.

(48) Las partes concernidas opinan que desde hace algún tiempo las personas que viajan por negocios se han hecho más conscientes de las tarifas y no es raro que para vuelos inferiores a seis horas compren billetes de clase turista siempre que se lo permita su agenda. De ello se desprende que, en relación con el número total de pasajeros, la proporción de pasajeros con limitaciones de tiempo sea claramente superior a la de pasajeros que viajan en clase business.

(49) Las partes han destacado que la competencia entre las compañías aéreas a consecuencia de la globalización no sólo tiene lugar en rutas individuales sino también entre sus redes y sus centros nodales. Por estas razones una definición del mercado basada en las rutas no está justificada.

(50) El enfoque de las partes concernidas se sitúa de parte de la oferta. Desde el punto de vista de las empresas la competencia puede darse entre redes competitivas. Sin embargo ello no es determinante para la definición del mercado de referencia, ya que no corresponde al punto de vista del consumidor. Un consumidor desea volar de un origen a un destino determinados pero sólo puede aprovechar la competencia si en esa ruta puede escoger entre varias compañías aéreas. En consecuencia, desde el punto de vista de la demanda está justificado examinar las consecuencias del acuerdo de cooperación respecto al enfoque O&D.

(51) Para valorar la cooperación de las partes, la Comisión distingue tres categorías de servicios de transporte aéreo de pasajeros en el EEE a las que afecta el acuerdo:

- a) transporte aéreo entre Austria y Alemania;
- b) transporte aéreo entre Austria o Alemania y otro país del EEE (por ejemplo, ruta Fráncfort-Roma);
- c) transporte aéreo entre otros países del EEE (por ejemplo, Londres-Roma).

(52) Como se señala en el apartado 8, la Comisión tiene dudas especialmente respecto al acuerdo de vecindad de la cooperación. Por esta razón, las conclusiones que se exponen a continuación sobre los citados puntos, se refieren al tráfico bilateral entre Austria y Alemania.

5.2.1. Enlaces con correspondencia

(53) Existe en principio relación entre el tiempo de viaje suplementario que un viajero está dispuesto a aceptar en un vuelo con correspondencia y la duración total del viaje. En trayectos cortos y por lo tanto en tiempos de viaje cortos, como entre Austria y Alemania, cabe suponer que en caso de alza de los precios de los vuelos directos sólo unos pocos viajeros sin limitaciones de

⁽⁸⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 11 de agosto de 1999 en el asunto KLM-Alitalia (asunto COMP/JV.19 — KLM/Alitalia): <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>.

⁽⁹⁾ A este respecto las partes han argüido que los trenes de alta velocidad y el automóvil son alternativa al avión cuando la distancia es inferior a 600 km.

⁽¹⁰⁾ Por lo general las personas que viajan por negocios valoran más el tiempo que los turistas y tienden a comprar billetes que les permiten modificar con flexibilidad sus reservas. Los pasajeros de la segunda categoría no están ligados a tiempos fijos y se fijan más en el precio. Suelen comprar tiempos de viaje más largos y pueden preferir vuelos con correspondencias a vuelos directos por razones de costes.

tiempo optarían por los vuelos con correspondencia ⁽¹¹⁾. Se puede considerar pues que el número de estos pasajeros es demasiado bajo como para que los vuelos con correspondencia ejerzan, dentro del tráfico aéreo entre Austria y Alemania, una competencia sobre las condiciones de los vuelos directos. Además, desde el punto de vista de la política de competencia, sólo pueden tenerse en cuenta aquellos vuelos con correspondencia en los que el pasajero puede dirigirse a compañías que compiten con las partes. Esto sólo ocurriría en un número limitado de rutas. Por esta razón los vuelos con correspondencia no se tendrán en cuenta en la siguiente valoración.

5.2.2. Zonas de influencia superpuestas

- (54) Los viajeros que inician o finalizan su viaje en la zona de influencia de dos o más aeropuertos pueden elegir el que será origen o destino de su viaje. La competencia aumenta si la posibilidad de elegir el aeropuerto implica también una mayor oferta de compañías aéreas independientes entre sí (es decir, que no son socias de la misma alianza o subcontratación). En el presente caso esto sólo tiene relevancia en un número escaso de casos secundarios ⁽¹²⁾.
- (55) Existe una relación proporcional entre el tiempo de viaje suplementario que un viajero está dispuesto a aceptar en un vuelo con correspondencia y la duración total del viaje. En los vuelos limitados a Europa se puede considerar que el radio de la zona de influencia de los diferentes aeropuertos es limitado a causa de los cortos tiempos de vuelo. Por esta razón los solapamientos de las zonas de influencia en vuelos dentro de la Comunidad juegan un papel muy limitado. Los vuelos entre Austria y Alemania se cuentan entre los más cortos de la Comunidad. Debido al corto tiempo de vuelo de estas rutas, la Comisión considera que en el tráfico de vecindad, salvo mínimas excepciones ⁽¹³⁾, los solapamientos entre las zonas de influencia de dos aeropuertos son demasiado escasos como para que puedan influir de alguna manera en el mercado.
- (56) Por ello, la Comisión llega a la conclusión de que el papel de las zonas de influencia que se solapan en el transporte aéreo entre Austria y Alemania no es importante. Esta conclusión final se ve confirmada por las estimaciones que han presentado las mismas empresas

interesadas. Según sus indicaciones apenas del 2 al 3 % de los pasajeros que vuelan entre Austria y Alemania viven en zonas de influencia de varios aeropuertos.

5.2.3. Medios de transporte alternativos

- (57) Las partes han señalado que para los viajes entre Austria y Alemania, la carretera y el ferrocarril son soluciones alternativas para distancias inferiores a 600 km.
- (58) Por el contrario, la Comisión estima que, además de los factores cualitativos, desde el punto de vista del usuario la duración total del viaje es más determinante que la distancia. Para los viajeros con limitaciones de tiempo, los demás medios de transporte representan una alternativa respecto al avión sólo si el tiempo de viaje no se alarga mucho. Esto sólo afecta en escasa medida a los viajeros que no dependen tanto del tiempo, que están interesados sobre todo en la reducción de los costes del viaje.
- (59) El cuadro 1 recoge una serie de parámetros correspondientes a las rutas relevantes en el presente caso. Se observa que por lo que respecta a los viajes en automóvil o tren de centro de ciudad a centro de ciudad, sólo en los trayectos de Salzburgo a Munich y de Linz a Munich los tiempos son similares a los del avión. Entre Viena y Munich la diferencia de tiempo superaría las dos horas y en caso de que se utilizara el automóvil o el tren el tiempo de viaje aumentaría en un 70 %. Si se cuenta un viaje de vuelta, el tiempo de viaje suplementario pasa a más de cuatro horas. Por esta razón, los viajeros con limitaciones de tiempo no se plantean el uso del automóvil o el tren. Sólo para un número limitado de viajeros sin problemas de tiempo podrían representar estos medios de transporte una alternativa.
- (60) También puede concluirse de una comparación de precios hasta que punto hay competencia entre los diferentes transportistas. La comparación de precios entre un billete de avión de clase business y uno de ferrocarril de primera clase o entre uno de avión Air-PEX y uno de ferrocarril de segunda clase muestra que por lo general el billete de avión cuesta más del doble que el billete de tren (también es importante la diferencia de precio entre el viaje en avión o en automóvil). Esto contradice el punto de vista de las partes de que los medios de transporte alternativos compiten con el avión. Si este fuera el caso, los precios deberían converger o en último caso no podrían ofrecerse conexiones aéreas si los precios de los demás medios de transporte fueran tan bajos que las compañías aéreas no pudieran ofrecerlos. La comparación de precios no sustenta la opinión de las partes de que el avión y los demás medios de transporte actúan en el mismo mercado.

⁽¹¹⁾ Esta conclusión viene apoyada globalmente por los resultados de la investigación de la Comisión en el asunto KLM/Alitalia. En su Decisión señalaba la Comisión que el porcentaje de pasajeros que utilizaban vuelos con correspondencia en las rutas Amsterdam-Roma y Amsterdam-Milán era muy reducido. Esto permite suponer que desde el punto de vista de ambas categorías de pasajeros, a saber, los que tienen limitaciones de tiempo y los que no las tienen, los vuelos directos no pueden ser sustituidos por vuelos con correspondencia. Véase la Decisión de la Comisión de 11 de agosto de 1999 en el asunto KLM/Alitalia.

⁽¹²⁾ Las partes citan como ejemplo los viajeros que viven en el Vorarlberg (región occidental de Austria) que prefieren el aeropuerto de Zurich al de Innsbruck. En el momento de cerrar el acuerdo Swissair tenía cinco vuelos diarios de Zurich a Berlín. Estos pasajeros podían elegir entre Swissair y AuA/LH.

⁽¹³⁾ Una de estas excepciones podría ser para los viajeros sin limitaciones de tiempo que residan en las zonas atendidas por los aeropuertos de Innsbruck y Salzburgo y que quieran volar a partir de Munich en rutas alemanas en las que además de Lufthansa operan otros competidores.

- (61) Se puede concluir, por lo tanto, que los medios de transporte alternativos para rutas de avión entre Austria y Alemania no suponen por lo general opción alguna para los viajeros con problemas de tiempo y que usan vuelos directos. Pero este sí que puede ser el caso de los viajeros que no tienen limitaciones de tiempo, según la duración y la comodidad del viaje ⁽¹⁴⁾.

Cuadro 1

Distancia, precios y tiempo de viaje en las diferentes rutas entre Austria y Alemania (Fuente: OAG/enero de 1999)

Rutas	Tiempos aproximados de viaje de centro a centro de la ciudad (un trayecto)				Coste del viaje de ida y vuelta				
	Distancia en km por carretera	Avión ⁽¹⁾	Tren	Automóvil	Clase business ⁽²⁾	Air PEX y domingo	Tren 1ª clase	Tren 2ª clase	Automóvil ⁽³⁾
Viena-Fráncfort	715	3:15h	8:37h	8:30h	853	518	292	194	319
Viena-Munich	450	2:45h	4:51h	5h	550	358	164	112	201
Viena-Düsseldorf	927	3:25h	12:20h	11h	1 027	617	403	267	414
Graz-Fráncfort	730	3:15h	9:20h	9h	853	517	302	205	326
Salzburgo-Fráncfort	543	3:45h	5:34h	6:30h	584	365	238	158	242
Salzburgo-Munich	140	2:50h	1:30h	1:30h	—	398	65	43	62
Viena-Berlín	634	3:05h	11:11h	8h	837	501	248	163	283
Viena-Stuttgart	682	3:30h	7:28h	8h	768	464	272	179	304
Linz-Fráncfort	554	2:55h	6:12h	6:30h	685	418	245	162	247
Innsbruck-Fránfort	517	3:05h	6:15h	6h	636	312	254	167	231
Linz-Munich	276	2:35h	2:55h	3:15h	—	425	122	79	123

⁽¹⁾ Las duraciones del vuelo estimadas incluyen el tiempo de vuelo, el de facturación y embarque (45 min) y el desplazamiento del centro de la ciudad al aeropuerto (1 hora).

⁽²⁾ En esta ruta Lufthansa y AuA aplican las mismas tarifas. Los precios de las tarifas de clase turista y business son idénticos.

⁽³⁾ Para el cálculo se tomó como base una media por kilómetro de 0,22 euros.

6. SITUACIÓN DE LAS PARTES EN EL MERCADO DE REFERENCIA

- (62) En el epígrafe 5.2 se distinguen tres categorías de servicios de transporte aéreo. Como se verá detalladamente en el epígrafe 8, hay dudas sobre el derecho de competencia fundamentalmente por lo que respecta a la primera categoría, a saber, el tráfico aéreo entre Austria y Alemania. Por esta razón se va a examinar a continuación la postura de las partes en este mercado.
- (63) En 1999 el tráfico aéreo entra Austria y Alemania comprendía 33 rutas, de las cuales sólo una no la cubrían las partes ⁽¹⁵⁾. Las dos compañías aseguraban 27 de estas 33 rutas, una cuota de mercado del 100 % calculada en el número total de vuelos y de pasajeros en vuelos directos. Estas 27 rutas representan más del 90 % del tráfico total entre ambos países. En consecuencia, Lufthansa y AuA son, de lejos, los competidores más poderosos en el tráfico aéreo entre Austria y Alemania.

⁽¹⁴⁾ Esto podría aplicarse a las rutas Munich-Salzburgo y Munich-Viena.

⁽¹⁵⁾ Rheintalflug efectuó 86 vuelos entre Viena y Friedrichshafen en 1998. En 2001 AuA compró Rheintalflug.

Cuadro 2

Número de vuelos semanales en cada una de las rutas entre Austria y Alemania

Rutas	Número de vuelos semanales (invierno 1999/2000)				Cuota de mercado conjunta en vuelos directos de LH/AuA (incluida Lauda) en %
	AuA	LH	Lauda	Total	
Viena-Fráncfort	28	34	0	62	100
Viena-Munich	14	26	13	53	100
Viena-Düsseldorf	14	21	0	35	100
Graz-Fráncfort	7 (*)	20	0	27	100
Salzburgo-Fráncfort	0	28	0	28	100
Viena-Berlín	14	21	0	35	100
Viena-Hamburgo	0	20	14	34	100
Viena-Stuttgart	20 (*)	10	0	30	100
Linz-Fráncfort	0	28	0	28	100

(*) Tyrolean Airways.

- (64) Junto a la apreciación del número de vuelos directos y del volumen total de pasajeros en vuelos directos, es necesario diferenciar entre los distintos grupos de pasajeros para determinar la situación en el mercado de las partes. Si bien las partes, con la firma del contrato de cooperación, tienen una cuota de mercado del 100 % en todas las rutas importantes respecto al volumen de pasajeros si se tienen en cuenta los vuelos directos, siguen expuestas a la competencia en la importante categoría de pasajeros en tránsito.
- (65) En general se puede diferenciar entre los denominados pasajeros O&D (que vuelan de origen a destino) y pasajeros en tránsito que deben tomar vuelos de conexión. A diferencia de los pasajeros O&D, los pasajeros en tránsito tienen una mayor oferta de vuelos, por lo que según las partes concernidas la presión de competencia es mayor⁽¹⁶⁾.
- (66) Esto significa que cada vuelo reagrupa pasajeros que tienen puntos de origen y de destino muy diferentes. Por ejemplo, los pasajeros que efectúan trayectos largos pueden elegir entre distintos centros nodales por lo que pueden beneficiarse de la competencia. En el tráfico de vecindad entre Austria y Alemania no ha sido éste el caso para los pasajeros O&D y los pasajeros en tránsito regionales debido a la firma de los contratos de cooperación⁽¹⁷⁾. Por esta razón, las distintas categorías de pasajeros constituyen en cada caso mercados separados.
- (67) Para la valoración global de la cooperación o de la alianza entre compañías aéreas, conviene determinar si la categoría de pasajeros O&D y de pasajeros en tránsito regionales constituye un mercado de clientes significativo. Aunque su proporción varíe entre las distintas rutas, así es por lo menos en todas las rutas principales entre Austria y Alemania recogidas en el cuadro 3. En otras rutas del tráfico de vecindad, que no incluyen centros nodales de los dos Estados miembros, esta proporción sería incluso bastante superior. Por esta razón deben tenerse en cuenta las consecuencias de la cooperación de las partes concernidas para esta categoría de viajeros.

⁽¹⁶⁾ Por ejemplo, para volar de Viena a los Estados Unidos, el viajero puede hacerlo directamente o pasando por Fráncfort, Amsterdam, París, Londres, etc. por lo que puede elegir entre abundantes compañías competidoras.

⁽¹⁷⁾ Los pasajeros en tránsito regionales vuelan en una ruta regional antes o después de volar en la ruta entre Austria y Alemania («vuelo con correspondencia regional»). Un pasajero de Klagenfurt con destino a Leipzig puede volar, por ejemplo por Fráncfort. Pero por regla general, a estos pasajeros en tránsito regionales se les considera como pasajeros directos como mínimo en una parte de ruta de una de las dos partes.

Cuadro 3

Número de pasajeros en las principales rutas entre Austria y Alemania

Rutas	Número de pasajeros (1998) (en los dos sentidos)	Porcentaje de pasajeros en clase business	Porcentaje de pasajeros O&D y pasajeros en tránsito regio- nales
Viena-Fráncfort	560 000	[...]	[...]
Viena-Munich	290 000	[...]	[...]
Viena-Düsseldorf	214 000	[...]	[...]
Graz-Francfort	140 000	[...]	[...]
Salzburg-Francfort	138 000	[...]	[...]
Viena-Berlín	135 000	[...]	[...]
Viena-Hamburgo	116 000	[...]	[...]
Viena-Stuttgart	104 000	[...]	[...]
Linz-Fráncfort	91 000	[...]	[...]

Ejemplo ruta Viena-Fráncfort

(68) La ruta principal entre Austria y Alemania permite ilustrar de forma ejemplar la posición de las partes en el tráfico de vecindad. La ruta Viena-Fráncfort une los dos centros nodales de AuA y Lufthansa.

(69) En esta ruta los enlaces de tránsito y los medios de transporte alternativos juegan un papel secundario y pueden obviarse. Como ya se ha visto, en rutas aéreas breves los vuelos con correspondencia no pueden considerarse como sustitutos. Por lo que respecta a la «regla de los 600 km» propuesta por las partes, el tren y los automóviles no pueden considerarse medios de transporte alternativos ya que la distancia entre ambas ciudades es superior a los 600 km. Por lo menos en lo que respecta a los pasajeros con limitaciones de tiempo. Los pasajeros sin limitaciones de tiempo se deciden, a pesar de la distancia, por viajar en tren o en auto. Como ya se ha señalado en el epígrafe 5.2.3, las grandes diferencias de precio entre el transporte aéreo y los demás medios de transporte permiten llegar a la conclusión de que se trata de mercados distintos. Algunos viajeros pueden decidirse por otros medios de transporte por cuestiones concretas de calidad. Así, por ejemplo, el coche ofrece mayor independencia y flexibilidad en destino. Por esta razón se considera que el transporte terrestre tampoco es una alternativa para la mayoría de viajeros sin problemas de tiempo.

(70) Las partes concernidas no han hecho valer que en esta ruta existía competencia debido al solapamiento de las zonas de influencia de distintos aeropuertos. Es decir, en esta ruta sólo puede tenerse en cuenta la oferta de vuelos directos. En consecuencia, la empresa en participación de AuA y Lufthansa tiene en esta ruta una cuota de mercado del 100 %.

(71) Como se desprende del cuadro 3, en 1999, alrededor del [...] de los viajeros eran viajeros directos o en tránsito regionales. Estos clientes no tenían otra alternativa que viajar con Lufthansa/Austrian Airlines en la ruta Viena-Fráncfort.

Otras rutas bilaterales

(72) Lo que se acaba de señalar para la ruta más importante en volumen de pasajeros entre Austria y Alemania, sirve también para las rutas menos frecuentadas. Como se ha señalado en el epígrafe 5.2, en la casi totalidad de las 33 rutas existentes, ni los vuelos con correspondencia ni otros medios de transporte desempeñan un papel importante. La proporción de viajeros directos y en tránsito regionales en estas rutas es todavía más elevada que en la ruta Viena-Francfort, que une dos centros nodales. Por lo tanto, la proporción de pasajeros que en las rutas citadas corresponde a los servicios de Lufthansa y Austrian Airlines es también mayor.

(73) Con la firma del acuerdo de cooperación casi la mitad de las personas que vuelan entre ambos países sólo pueden dirigirse a la empresa en participación de AuA/Lufthansa.

7. OBSERVACIONES DE TERCEROS

(74) Tras la publicación de las comunicaciones en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, de conformidad con el apartado 2 del artículo 5 y el apartado 3 del artículo 16 del Reglamento (CE) n° 3975/87, la Comisión ha recibido observaciones de terceros que plantean esencialmente los siguientes puntos:

- a) el acuerdo de cooperación entre AuA y Lufthansa provocará importantes restricciones de la competencia en el mercado del transporte de vecindad;

- b) este acuerdo de cooperación permite a los miembros de la alianza STAR fortalecer un poco más su posición, ya fuerte, en Europa;
- c) los elevados precios de las partes en rutas de vecindad se cargan sobre el usuario;
- d) la exención sólo debería concederse con amplias obligaciones. En particular deberían reducirse las barreras de acceso al mercado y la escasez de franjas horarias;
- e) la cooperación concede a las dos partes una posición muy sólida en el mercado austroalemán. Habría que proteger a los competidores más pequeños de los comportamientos anticompetitivos, como el dumping de precios y el mantenimiento de sobrecapacidades;
- f) se está llevando a cabo un proceso de concentración en la industria europea del transporte aéreo. La adhesión a la alianza STAR es decisiva para AuA con el fin de garantizar su independencia;
- g) los (grandes) clientes participarán en las reducciones de costes producidas por la colaboración. También se aprovecharán de una red más amplia y de una oferta de vuelos más completa dentro de la alianza.

8. APARTADO 1 DEL ARTÍCULO 81 DEL TRATADO CE (APARTADO 1 DEL ARTÍCULO 53 DEL ACUERDO EEE)

8.1. El acuerdo entre las empresas

- (75) El acuerdo de cooperación entre Lufthansa y AuA es un acuerdo entre empresas en el sentido del apartado 1 del artículo 81 del Tratado CE ⁽¹⁸⁾.

8.2. Restricción de la competencia

- (76) En virtud del acuerdo, las dos empresas hasta ahora en la competencia, colaboran, desde la firma del contrato de cooperación, en el desarrollo del conjunto del tráfico dentro del EEE. Una cooperación de este tipo incluye en particular una política de precios común y un reparto del mercado. Ésta obtenida por la sincronización de los horarios de vuelo, las frecuencias y las capacidades. El acuerdo por tanto limita la competencia actual y potencial entre las partes contratantes.

8.2.1. Tráfico entre Austria y Alemania (en ambos sentidos)

- (77) Las partes concernidas han armonizado sus actividades en términos de capacidades, frecuencias, precios y política comercial en todas las rutas del tráfico de vecindad entre Austria y Alemania creando una empresa en participación. Los costes e ingresos se contabilizan en partes

iguales. De esta forma las empresas eliminan la competencia entre ellas en este mercado.

- (78) Mediante el acuerdo se refuerza el poder de mercado de ambas empresas, ya que la coordinación de recursos, de redes y horarios de vuelo crean limitaciones suplementarias a la entrada en el mercado de otros operadores. Lo mismo puede aplicarse al programa de fidelización común, dado que los pasajeros son mayoritariamente clientes empresariales que prefieren las compañías aéreas que tienen un programa de fidelización común, ya que ello les permite acumular con más facilidad puntos de fidelidad. Un programa de fidelización común puede, por lo tanto, constituir un obstáculo importante a la entrada en el mercado de las compañías que no tienen nada similar que ofrecer. Por último, la posición de las partes concernidas en el mercado se ve también reforzada por el número de franjas horarias de que disponen en los aeropuertos más importantes de Alemania y Austria y por el número elevado de conexiones que ofrecen ya en las rutas de que se trata.
- (79) La empresa en participación limita la competencia en el tráfico aéreo entre Austria y Alemania eliminando la competencia actual y potencial entre las partes concernidas y debido a su posición en el mercado.

8.2.2. Otras rutas en el EEE

- (80) Como ya se vio en el epígrafe 5.2, el acuerdo afecta no sólo al tráfico aéreo bilateral entre Alemania y Austria sino también al tráfico aéreo entre Alemania o Austria y otro país del EEE así como entre otros dos países del EEE. La cooperación entre AuA y Lufthansa en estas rutas afecta sobre todo a la planificación común de la red, la elaboración de una política de precios uniforme y la armonización de los servicios. La política de precios uniforme se aplica a todas las rutas en las que se pueden combinar sus respectivas redes, es decir, en las que un pasajero puede volar a la ida con Lufthansa y a la vuelta con AuA. En principio esto se aplica a todas las rutas dentro del EEE. AuA y Lufthansa armonizan también las frecuencias para evitar que los vuelos se solapen.
- (81) En la medida en que exista en estas rutas competencia entre los vuelos directos y los vuelos con correspondencia, los servicios de vuelo entre Austria o Alemania y otro país del EEE, la competencia entre los vuelos directos de una de las compañías se restringe o elimina por el tráfico de correspondencia de la otra ⁽¹⁹⁾. Por el contrario, en vuelos entre otros dos países del EEE, por ejemplo Londres-Roma, el acuerdo de cooperación no debería limitar notablemente la competencia. Si bien es cierto que debido a la oferta de tráfico de correspondencia en algunas de estas rutas las partes eran competidores reales o potenciales, su cuota de mercado en ellas no era de mucha importancia.

⁽¹⁸⁾ El artículo 53 del Acuerdo EEE contiene las mismas disposiciones que el artículo 81 del Tratado CE. En consecuencia siempre que se remita al artículo 81 del Tratado CE se hace referencia automáticamente al artículo 53 del Acuerdo EEE.

⁽¹⁹⁾ Así, por ejemplo, el pasajero sin limitaciones de tiempo que hubiera querido volar de Hamburgo a Roma podría haber podido escoger, hasta entonces, entre un vuelo directo con Lufthansa y un vuelo con AuA con transbordo en Innsbruck.

(82) Por esta razón el acuerdo produce una limitación de la competencia entre las partes concernidas en las rutas entre Austria o Alemania y otro país miembro del EEE.

8.3. Efectos sobre los intercambios comerciales entre Estados miembros

(83) El acuerdo de cooperación entre AuA y Lufthansa afecta al transporte de pasajeros y mercancías en el EEE y por lo tanto tiene efectos sobre los intercambios comerciales entre Estados miembros.

9. APARTADO 3 DEL ARTÍCULO 81 DEL TRATADO CE

(84) En virtud del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE, las disposiciones del apartado 1 pueden declararse inaplicables a los acuerdos entre empresas que contribuyan a mejorar la producción o la distribución de los productos o a fomentar el progreso técnico o económico, y reserven al mismo tiempo a los usuarios una participación equitativa en el beneficio resultante, y sin que:

- a) impongan a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos;
- b) ofrezcan a dichas empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos de que se trate.

9.1. Contribución del acuerdo de cooperación al progreso económico

(85) Las partes han argumentado que el acuerdo de cooperación contribuye en muchos aspectos al progreso económico. Los pasajeros se beneficiarán especialmente de mejores correspondencias y posibilidades de conexión.

(86) A excepción del tráfico de vecindad las redes de las partes son en gran medida complementarias. Mientras que AuA se centra en las rutas medias europeas, especialmente en Europa Central y Oriental, Lufthansa los está mayoritariamente en rutas largas. La puesta en común de estas redes complementarias crea importantes efectos de sinergia en el plano económico y enlaces interesantes para los usuarios. Mediante la coordinación y la ampliación de las redes de las partes se va a crear una red más eficaz y sobre todo una mejor conexión con los países de Europa Oriental.

(87) La creación de una red europea más completa permitirá a las partes concernidas reducir los costes, gracias al aumento del volumen del tráfico en el conjunto de la red, la mejora de las conexiones de las rutas, la de la planificación de las frecuencias, una mayor tasa de ocupación y una mejor organización de los sistemas de comercialización y de los servicios en tierra. Las partes esperan también reducciones de costes por el desarrollo común de nuevos modos de comercialización onerosos (billetería electrónica).

(88) Mediante la firma del contrato de cooperación con Lufthansa AuA ha pasado de Qualiflyer a la alianza STAR. Por esta razón, en el caso de AuA la cuantificación de la reducción de costes fruto de la cooperación sólo ha podido llevarse a cabo en relación con el cambio de alianza. El consejo de vigilancia de AuA cifró el potencial de sinergia aportado por la adhesión a la alianza STAR frente al mantenimiento de la alianza Qualiflyer en unos [...] millones de euros. Como puede suponerse que las reducciones de costes descritas también se han obtenido en cierta medida en el caso de la alianza Qualiflyer, puede considerarse que los efectos de sinergia del contrato de cooperación todavía son mayores que en el caso de que AuA no formara parte de ninguna alianza.

(89) Teniendo en cuenta esto, la Comisión estima que el acuerdo contribuirá al progreso económico a efectos del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE.

9.2. Ventajas para el consumidor

(90) La conexión de las dos redes de líneas llevará a la sincronización de los horarios de vuelo, la reducción de los tiempos de espera, la desaparición de los cambios de terminal y la armonización de la calidad del servicio a bordo. Las ventajas para el consumidor se presentarán también en forma de una mayor oferta de vuelos directos en el tráfico de vecindad y en los enlaces con correspondencia, sobre todo hacia destinos de Europa del este. Así, el acuerdo de cooperación ha tenido como consecuencia el aumento de frecuencias en tráfico de vecindad en las rutas Fráncfort-Klagenfurt, Munich-Graz, Fráncfort-Innsbruck, Viena-Nuremberg y la apertura de nuevos enlaces entre Graz-Stuttgart y Viena-Friedrichshafen.

(91) Además la ampliación de los enlaces entre los respectivos centros nodales (*hub-to-hub*) ha abierto las posibilidades de crear servicios reforzados para atenderlos a nivel de tráfico regional. Se espera que las ventajas que representa para el consumidor una red común provoquen un aumento global del volumen del tráfico y, en consecuencia, una mejor utilización de la capacidad por las partes.

(92) Los consumidores aprovechan también la creación de enlaces de tránsito y la de la utilización conjunta de números de vuelos (*code sharing*) en rutas *hub-to-hub* hacia destinos en terceros países. Ello permitirá a los clientes de las dos compañías acceder a las redes de los socios, lo que incrementará el número de destinos y creará nuevas posibilidades de elección de horarios en los vuelos de ida y vuelta.

(93) Sin embargo, la Comisión no está persuadida de que el acuerdo de cooperación garantice que una parte adecuada de las reducciones de costes que se esperan vaya a parar a los consumidores, por ejemplo mediante una reducción de las tarifas. Esta cuestión deberá garantizarse por las obligaciones que se exponen más adelante.

9.3. Indispensabilidad

- (94) La Comisión avanza el argumento de que sólo una estrecha armonización de las estrategias comerciales de las dos partes puede conducir a las reducciones de costes previstas. Sólo una estrecha cooperación permitirá obtener ventajas de una mejor oferta de servicios, especialmente a través de la planificación de las rutas y el desarrollo de las redes comunes. Esto se aplica también especialmente a las rutas que unen los centros nodales de ambas empresas entre sí. La Comisión reconoce, por ello, que el grado de integración previsto en el contrato de cooperación es indispensable para alcanzar los objetivos previstos.
- (95) Sin embargo, la Comisión es de la opinión de que habría que imponer obligaciones que garanticen que las restricciones de la competencia no superarán la amplitud necesaria y que habrá empresas competidoras en el mercado.

9.4. Eliminación de la competencia

- (96) Por lo que respecta a la cuestión de saber si el acuerdo de cooperación puede provocar la eliminación de la competencia, hay que distinguir, como ya se ha señalado en el epígrafe 5.2., entre el mercado austroalemán y los enlaces con otros países del EEE. En el primer caso la cooperación entre las partes es mucho más estrecha por el hecho de que se constituye una empresa en participación y su posición en el mercado es especialmente fuerte, tal como se ha señalado en el epígrafe 6.2.1.

9.4.1. El mercado austroalemán

- (97) Como muestra el cuadro 2, en el momento de constitución de la empresa en participación, las partes concernidas no estaban expuestas a la competencia de otras compañías aéreas en ninguna de las principales rutas entre Austria y Alemania, por lo que respecta a los vuelos directos. La cooperación ha eliminado pues la actual competencia en numerosos vuelos en trayectos simples.
- (98) Con la creación de la empresa en participación las partes han garantizado que en rutas entre Austria y Alemania quede excluida toda competencia real o potencial entre ambas empresas. Si bien la liberalización del transporte aéreo en la Comunidad ha eliminado los obstáculos jurídicos a la entrada en el mercado, la cooperación entre las partes crea otros nuevos e incrementa las dificultades que encuentran terceras compañías para entrar en el mercado. Así, la competencia se elimina en una parte sustancial del mercado. Esta situación queda ilustrada mediante el siguiente ejemplo de la ruta Viena-Fráncfort. En otras rutas bilaterales la situación es comparable.

Ruta Viena-Fráncfort

- (99) Como se ha expuesto en el epígrafe 6, con la creación de la empresa en participación, las partes han eliminado la actual competencia para los pasajeros O&D. Se puede considerar que la potencial competencia también se ha visto, como mínimo, fuertemente obstaculizada por las

barreras que impiden la entrada en el mercado. Las razones para esta situación son las siguientes:

- a) el aeropuerto principal de Fráncfort, como mínimo, está tan sobrecargado que es muy difícil que los nuevos operadores puedan obtener franjas horarias en horas punta;
 - b) juntas, las dos empresas ofrecen un número de vuelos relativamente grande. Esto hace que los nuevos operadores tengan dificultades para establecerse en el mercado;
 - c) más de la mitad de los pasajeros están en tránsito. Por consiguiente, para utilizar plenamente sus capacidades, los nuevos operadores en rutas entre centros nodales austriacos y alemanes deben atraer a pasajeros en tránsito regionales e internacionales. Ahora bien, explotando una red común, las partes ocupan en sus centros nodales la mayoría de las franjas horarias con vuelos de enlace o correspondencia;
 - d) el acuerdo hace ganar a las partes concernidas poder económico porque les permite reagrupar sus recursos, incrementar su flota europea, explotar las posibilidades de combinación de pasajes (*interlining*) y armonizar sus redes y sus frecuencias;
 - e) la puesta en común de los programas de fidelización refuerza la posición de las partes concernidas en el mercado y en especial en el segmento de los pasajeros empresariales. Debido al programa de fidelización común la entrada en el mercado de otras compañías aéreas que no tienen una oferta similar va a ser mucho más difícil;
 - f) debido a los contratos de clientela⁽²⁰⁾ u otras razones, gran parte de todos los billetes de avión vendidos en una ruta está ligada a una compañía aérea concreta. Por esta razón, los nuevos operadores sólo pueden competir con los precios, por lo menos a corto plazo, en una pequeña parte de los clientes. Para los pequeños competidores será muy difícil ofrecer contratos similares a los posibles grandes clientes, ya que no pueden ofrecer a las empresas las prestaciones inherentes a redes mayores (vuelos frecuentes, buenas correspondencias en los centros nodales, etc.);
 - g) en las rutas entre Austria y Alemania la tasa de ocupación de las aeronaves es relativamente baja. Las empresas disponen pues de la capacidad suficiente para poder reaccionar con rapidez, si hace falta, a las modificaciones tarifarias provocadas por la aparición de un nuevo operador en el mercado.
- (100) Habida cuenta del hecho de que con la conclusión del contrato de cooperación sólo la empresa en participación ha propuesto vuelos directos en la ruta Viena-Fráncfort, y debido a las barreras erigidas a la entrada en el mercado, las partes han eliminado de esta ruta la competencia en el mercado de pasajeros de vuelos directos y de pasajeros en tránsito regional con y sin limitaciones de tiempo.

⁽²⁰⁾ Por ejemplo, en el tráfico entre Austria y Alemania alrededor del 38 % de los clientes de Austrian Airlines son clientes empresariales que vuelan en virtud de un contrato de clientela (*corporate customer deal*).

Otras rutas bilaterales

- (101) Como se señaló en el epígrafe 6, la situación inicial de las partes en otras rutas bilaterales es similar a la existente en el caso Viena-Fráncfort. Esto puede aplicarse también a las barreras para entrar en el mercado. En cambio tienen un peso aún más importante en las rutas que tienen una frecuentación más baja. Dado que la demanda de servicios aéreos es más baja en estas rutas, los nuevos operadores deben atraer una proporción aún mayor del volumen de pasajeros si quiere que su explotación sea rentable.
- (102) Si bien puede aceptarse que la competencia no se ha eliminado de algunas rutas, ello sólo es válido para rutas de importancia secundaria. Habida cuenta de la posición dominante en la oferta destinada a los clientes con limitaciones de tiempo (pasajeros de vuelos directos y en tránsito regionales) y de la fuerte posición de mercado en la oferta destinada a los clientes sin limitaciones de tiempo, el acuerdo de cooperación otorga a las partes la posibilidad de eliminar la competencia en una parte sustancial del mercado de servicios aéreos destinados a los clientes que tienen limitaciones de tiempo y a los que no las tienen.

Competencia potencial

- (103) Las partes han argumentado que se puede considerar como posibles competidoras a todas las compañías aéreas. La Comisión ha realizado un estudio de mercado. Basándose en los resultados ha llegado a la conclusión de que la competencia potencial que cabe esperar de las demás compañías aéreas es mínima. Aunque se hayan levantado las barreras jurídicas para acceder al mercado, la entrada de otras compañías aéreas no está todavía garantizada de hecho. Las grandes compañías aéreas se concentran en desarrollar su red en la periferia de sus correspondientes centros nodales. De ello puede concluirse que estas compañías sólo estarán presentes en las rutas entre Austria y Alemania en relación con un segundo centro nodal que ofrezca la posibilidad de vuelos de correspondencia o enlace. Pero no parece que esta sea una opción para el futuro inmediato. Además, en el caso de las compañías que ofrecen vuelos a bajo precio y de las compañías aéreas regionales, la entrada en el mercado se ve obstaculizada por numerosas barreras. Para que estos competidores puedan introducirse en el mercado es indispensable que estas barreras se reduzcan o supriman.

9.4.2. Enlaces a otros países del EEE y entre ellos

- (104) Como se ha indicado en el epígrafe 6.2.2, el acuerdo de cooperación puede limitar la competencia en determinadas rutas entre Austria o Alemania y otro país del EEE. Sin embargo, la Comisión no dispone de indicio alguno que demuestre que se ha eliminado la competencia en alguno de los mercados citados en relación con estas rutas.

10. OBLIGACIONES Y CONDICIONES PARA UNA EXENCIÓN

- (105) De lo expuesto en el epígrafe 9.4 se desprende que el acuerdo de cooperación ha eliminado la competencia en una parte sustancial del tráfico de vecindad entre Alemania y Austria. De acuerdo con la Comisión, el acuerdo de cooperación sólo puede aceptarse sobre la base de condiciones que permitan reducir considerablemente las barreras que impiden la entrada en el mercado.
- (106) Debido a las dudas que ha expresado la Comisión en la comunicación de su pliego de cargos, las partes han tomado numerosos compromisos que se publicaron en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* de 14 de diciembre de 2001. Estos compromisos se han completado de acuerdo con las observaciones recibidas de terceras partes. Se exponen en su totalidad en el anexo de la presente Decisión. El anexo forma parte integrante de la presente Decisión y las obligaciones que contiene constituyen un elemento esencial de la exención.
- (107) El principal objetivo de las obligaciones contempladas en el anexo es garantizar que sea viable una nueva competencia gracias a la eliminación de las actuales barreras que impiden la llegada de potenciales competidores. Además deben garantizar que una parte adecuada del beneficio resultante de la cooperación se reserve a los usuarios. Los elementos esenciales se recapitulan a continuación.
- (108) Los nuevos competidores deben obtener las franjas horarias apropiadas en los correspondientes aeropuertos. Ahora bien, una serie de aeropuertos están saturados en horas punta. Por esta razón las partes tienen la obligación de poner a disposición del nuevo operador las franjas horarias disponibles para una ruta escogida por éste, hasta un 40 % de las franjas horarias que exploten en dicha ruta en el momento de la notificación. Además pondrán a disposición de un nuevo competidor de un tercer país las denominadas «franjas horarias técnicas» para que el avión correspondiente pueda prepararse al principio o al final de las operaciones.
- (109) A la vista del peso económico de las dos compañías y de su fuerte implantación en las rutas en cuestión, la Comisión considera necesario congelar durante dos años el número de sus frecuencias diarias en las rutas en cuestión en caso de que llegue un nuevo operador. Con ello debe evitarse que las partes, en su calidad de empresas bien implantadas, no aumenten sus frecuencias para impedir que el potencial competidor entre en el mercado.
- (110) Teniendo en cuenta la experiencia adquirida hasta la fecha y de la información de que dispone sobre el mercado en cuestión, la Comisión considera que en toda una serie de rutas del tráfico bilateral entre Austria y Alemania, la entrada en el mercado no será rápida. Numerosas líneas de frecuentación más floja tienen un interés limitado para los posibles competidores. Además también deben tenerse en cuenta los intereses de los usuarios que vuelan en estas rutas. Por esta razón las partes se comprometen a transmitir las reducciones de precios de las rutas en las que están sujetas a competencia, a otras tres rutas entre Austria y Alemania en las

que hay competencia. Se concede a las partes cierto margen para la elección de estas tres rutas. En la medida en que el coste del dumping de precios se verá considerablemente aumentado para las partes, la presente obligación ofrece a los nuevos competidores cierta protección contra una eventual competencia predatoria de las partes.

(111) Para llegar a una utilización suficiente de sus capacidades, los nuevos competidores deben presentar una oferta interesante a los distintos segmentos de clientela. Para permitirle en el mercado de clientes empresariales, se obliga a las partes a guardar libres para los nuevos competidores un máximo del 15 % de las plazas ofrecidas sobre un enlace. El competidor puede comprar este contingente de plazas para ofrecer a sus clientes mayor flexibilidad en los viajes de ida y vuelta. La posibilidad de que el competidor se adhiera al programa de fidelización de Lufthansa/AuA, tiene también como objetivo incrementar su atractivo, especialmente para los clientes empresariales.

(112) Debido a la gran proporción de pasajeros en tránsito es importante para el nuevo competidor tener también acceso al mercado de estos pasajeros. Para ello puede cerrar un acuerdo de interlínea con Lufthansa/AuA que incluya, si lo solicita el nuevo competidor, un acuerdo especial de prorata. Las condiciones de este acuerdo deben corresponder a los acuerdos que las partes hayan celebrado con otros socios de su alianza o terceras compañías aéreas respecto a las rutas en cuestión.

(113) En rutas cortas entre Austria y Alemania la competencia también puede verse favorecida, de forma limitada, por los servicios combinados. Si lo solicitan empresas de transporte ferroviario o por carretera, las partes celebran acuerdos combinados por los cuales ofrecen servicios de transporte en las rutas que explotan entre Austria y Alemania, servicios que forman parte de una ruta multimodal.

(114) La Comisión se ha cerciorado de que, sobre la base de estos compromisos, varios competidores están seriamente interesados en entrar en el mercado de rutas importantes y que pueden obtener los derechos de vuelo necesarios. Esto constituye un importante elemento que permite a la Comisión autorizar una exención a la cooperación, de acuerdo con el apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE. Si estas circunstancias reales cambiaran, la Comisión podría retirar o modificar la exención, a efectos de la letra a) del apartado 3 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 3975/87.

(115) Por propia iniciativa las partes han declarado que respetarían frente a los potenciales competidores las obligaciones citadas, antes incluso de que la Comisión concediera la exención. Entre tanto ha habido ya entradas en el mercado sobre esta base. Desde 2001 Adria Airways

tiene dos vuelos diarios Viena-Fráncfort mientras que Air Alps explota la ruta Viena-Stuttgart. Otras dos compañías aéreas de Europa central y oriental han mostrado serio interés en entrar en el mercado en otras dos importantes rutas entre Austria y Alemania tras la exención. Sobre la base de los compromisos de las partes se ha creado una nueva compañía aérea austriaca para que empiece a funcionar en varias rutas entre Austria y Alemania en otoño de 2001.

(116) Habida cuenta de las numerosas obligaciones y de la duración de la exención es necesario que las partes informen regularmente a la Comisión para que ésta pueda garantizar que se respetan las condiciones.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En virtud del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE y del apartado 3 del artículo 53 del Acuerdo EEE, el apartado 1 del artículo 81 del Tratado CE y el apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo EEE se declara inaplicable el acuerdo de cooperación celebrado el 10 de diciembre de 1999 entre Deutschen Lufthansa AG (Lufthansa) y Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG (AuA) para el período del 10 de diciembre de 1999 hasta el 31 de diciembre de 2005.

Artículo 2

La exención prevista en el artículo 1 está vinculada a las obligaciones contempladas en el anexo 1. Estas obligaciones se aplican a todas las rutas que las partes explotan en tráfico de vecindad entre Alemania y Austria. Los documentos son vinculantes para las empresas en cuestión, sus filiales, sucesores y cesionarios. Las empresas están obligadas, en consecuencia, a velar por que sus filiales, sucesores y cesionarios cumplan los acuerdos.

Artículo 3

1. Hasta que expire la exención contemplada en el artículo 1 AuA y Lufthansa deberán comunicar a la Comisión lo siguiente:

- a) información detallada sobre las tarifas aplicadas a todas las rutas de tráfico de vecindad en las que las partes compitan con otras compañías que ofrezcan vuelos directos;
- b) información detallada sobre la ejecución de la obligación de reducir tarifas en otras tres rutas de tráfico de vecindad;
- c) lista de todos los contratos y acuerdos que las partes hayan celebrado con competidores en el tráfico de vecindad en relación con franjas horarias, programas de fidelización, contingentes de plazas, combinación de pasajes y tráfico intermodal;

- d) información sobre la evolución de las tarifas en todas las rutas en el tráfico de vecindad entre Austria y Alemania;
- e) lista de las frecuencias cotidianas de AuA y Lufthansa en las diez rutas más importantes según el volumen de pasajeros, así como la capacidad mensual total ofrecida por las partes;
- f) información sobre la evolución de los planes de reducción de costes previstos por las partes.

2. La información de las letras a) y b) del apartado 1 deberá llegar a la Comisión en el plazo de una semana tras la publicación de las tarifas. La información de las letras c) a f) del apartado 1 deberá comunicarse a la Comisión al final de cada temporada de verano.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son:

Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG
Fontanastr. 1
PO Box 50
A-1107 Wien

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
Von-Gablenz-Straße 2-6
D-50679 Köln

Hecho en Bruselas, el 5 de julio de 2002.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión

ANEXO

OBLIGACIONES

1. Obligaciones referentes a las franjas horarias

Si una compañía aérea que, en la fecha de notificación, no presta servicios de transporte aéreo entre Austria y Alemania («el nuevo operador») y que sea independiente de Austrian Airlines y Lufthansa («las partes»), desea iniciar un nuevo servicio directo en uno o más pares de ciudades de Austria y Alemania («el par o los pares de ciudades del nuevo operador»), las partes están obligadas a poner a su disposición franjas horarias en las condiciones que se describen a continuación. A efectos de las presentes obligaciones, un servicio directo incluye un servicio con escalas que utilice una sola aeronave y se inicie o termine en Austria, Alemania o en un tercer país y que tenga por lo menos un segmento sin escala entre Austria y Alemania.

Las partes están obligadas a poner a disposición del nuevo operador para un nuevo par de ciudades concretas («las franjas horarias del nuevo operador») como mínimo un par de franjas horarias, y de todos los nuevos operadores hasta un máximo del 40 % de las franjas horarias utilizadas por las partes en ese par de ciudades en la fecha de notificación. Sin embargo, cualquier concesión voluntaria anticipada de las partes se computará en ese 40 %.

Las franjas horarias del nuevo operador no diferirán en más de 45 minutos de la hora solicitada por el nuevo operador y permitirán, en el caso de los servicios con escala, un tiempo de tránsito entera del aparato no superior a 90 minutos, siempre que las partes dispongan de franjas horarias dentro del período en cuestión.

El nuevo operador deberá solicitar por escrito claramente a las partes el servicio previsto como mínimo seis semanas antes de la conferencia de programación de la IATA para la temporada de tráfico en la que el nuevo operador desee iniciar el servicio. El nuevo operador solamente podrá obtener franjas horarias, con arreglo a estas obligaciones, si puede demostrar que han fracasado todos los esfuerzos razonables y de buena fe realizados para obtenerlas para el par de ciudades en cuestión por el procedimiento normal de asignación de franjas horarias en la siguiente conferencia de programación (incluido el reparto de franjas horarias por el coordinador después de transcurrido el plazo de devolución de franjas horarias). Durante todo este período (desde la solicitud escrita hasta concluir el período correspondiente de programación de horarios de la IATA) el nuevo operador aplicará una política de reservas abierta (*open book policy*) en los aeropuertos correspondientes. Toda franja horaria obtenida por el nuevo operador a través del procedimiento normal de asignación de franjas horarias se computará en el número total de franjas horarias a que tendrá derecho el nuevo operador en virtud de esta parte de las obligaciones, salvo que la cuota de frecuencia de las partes en el par de ciudades en cuestión sea superior al 60 %. Las solicitudes de franjas horarias presentadas de conformidad con este párrafo solamente serán válidas para una determinada temporada de programación. Cuando un nuevo operador no haya iniciado el servicio, lo haya iniciado con una frecuencia inferior a la prevista o desee operar con una frecuencia mayor, las condiciones de esta sección se aplicarán a cualquier solicitud de franjas horarias adicionales en una temporada de programación posterior.

En todas las rutas entre Alemania y Austria que como mínimo incluyan en uno de los extremos el aeropuerto de Fráncfort o Viena, las franjas horarias del nuevo operador se utilizarán exclusivamente para operar en los pares de ciudades del nuevo operador con aeronaves de una capacidad mínima de 46 asientos. Esta condición no será aplicable para otras rutas entre los dos Estados miembros o cuando el nuevo operador haya iniciado el servicio con anterioridad a la fecha de publicación de la decisión de exención en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Cuando un nuevo operador desee utilizar un aparato estacionado en el aeropuerto de un tercer país para prestar servicios en una ruta entre Austria y Alemania, podrá obtener franjas horarias de conformidad con las presentes disposiciones (incluida la limitación del número de franjas horarias disponibles para el servicio en un par de ciudades) para los servicios desde o hacia dicho tercer país para posicionar el aparato al comienzo o final de las operaciones («las franjas horarias técnicas»). Las partes solamente deberán proporcionar franjas horarias técnicas cuando el nuevo operador que las solicite o su franquiciador exploten menos de tres frecuencias diarias desde/hacia terceros países desde el aeropuerto en cuestión en el momento de la solicitud. Además, las partes se comprometen a poner franjas horarias técnicas a disposición del nuevo operador que no difieran en más de 180 minutos del horario solicitado por éste, siempre que las partes dispongan de franjas horarias dentro del período en cuestión.

En caso de que el nuevo operador preste un servicio que implique a un tercer país y a una de las ciudades de los pares de ciudades del nuevo operador («el servicio de terceros países») y de que reduzca su frecuencia o cese el servicio de terceros países, deberá utilizar las franjas horarias asignadas anteriormente al servicio de terceros países para el servicio entre los pares de ciudades del nuevo operador. En tal caso, el nuevo operador deberá devolver a las partes el mismo número de franjas horarias que las asignadas previamente al servicio de terceros países.

Cuando un nuevo operador que haya obtenido franjas horarias con arreglo a este procedimiento decida no iniciar sus servicios en el par de ciudades del nuevo operador o reducir la frecuencia de estos servicios, informará inmediatamente de a las partes y les devolverá las franjas horarias. Cuando un nuevo operador que haya obtenido franjas horarias con arreglo a las presentes obligaciones cese sus servicios en el par de ciudades del nuevo operador o pueda perderlas por otra razón (por ejemplo, debido a una mala utilización), el nuevo operador informará de ello inmediatamente a las partes y les devolverá las franjas horarias. A efectos del presente párrafo, se considerará que un nuevo operador y sus filiales han cesado de operar en un par de ciudades del nuevo operador cuando aquel o estas, según proceda, no utilicen en al menos un 80 % las franjas horarias en cuestión para ese par de ciudades, salvo que el nuevo operador pueda alegar uno de los motivos contemplados en el apartado 5 del artículo 10 del Reglamento (CEE) n° 95/93 u otro Reglamento que lo modifique o sustituya.

En caso de que, durante una temporada de programación, el nuevo operador notifique a las partes la devolución de franjas horarias demasiado tarde para que éstas puedan utilizarlas inmediatamente y de que, por lo tanto, las franjas horarias sean devueltas al fondo de reserva según el mecanismo de utilización o pérdida establecido en el apartado 5 del artículo 10 del Reglamento (CEE) n° 95/93, o transcurrido el plazo contemplado en el apartado 4 del artículo 10 y antes del inicio efectivo de la nueva temporada de programación, las partes tendrán derecho a exigir que el nuevo operador transfiera a las partes una franja horaria comparable a la franja horaria devuelta. Si por algún motivo el nuevo operador es incapaz de transferir a las partes una franja horaria comparable a la franja horaria devuelta, estas podrán tratar de justificar que no se utilicen las franjas devueltas sobre la base del apartado 5 del artículo 10 del Reglamento (CEE) n° 95/93.

Para asegurarse de que las franjas horarias proporcionadas por las partes se utilicen de acuerdo con lo estipulado en estas obligaciones, se establecerá un mecanismo entre las partes y el nuevo operador que permitirá a las partes supervisar la utilización de las franjas horarias. Las partes informarán a la Comisión de las características del mecanismo establecido.

Las franjas horarias proporcionadas por las partes con arreglo a las presentes obligaciones se ofrecerán sin ninguna contrapartida.

2. Obligaciones referentes a las frecuencias

Las partes acuerdan no añadir ninguna frecuencia en un par de ciudades del nuevo operador durante un mínimo de cuatro temporadas de tráfico consecutivas de la IATA, desde la temporada de tráfico en que el nuevo operador inicie el servicio en ese par de ciudades inclusive.

3. Obligaciones relativas a las tarifas

Cada vez que las partes reduzcan una tarifa publicada para un par de ciudades del nuevo operador, aplicarán una reducción porcentual equivalente en otros tres pares de ciudades de Austria y Alemania en los que no tengan competidores. Esta obligación solamente se aplicará mientras se mantenga la reducción de tarifas en el par de ciudades del nuevo operador. A efectos de esta obligación, una tarifa publicada incluye las tarifas aplicables de la IATA, las de las compañías aéreas distribuidas a los sistemas informáticos de reserva a través de la base de datos pública sobre tarifas de la ATPCO (Airline Tariffs' Publishing Corporation) y las tarifas publicadas en Internet accesibles al público.

Los otros tres pares de ciudades comparables de Austria y Alemania en los que las partes deberán aplicar reducciones de tarifas equivalentes se determinarán del siguiente modo: las partes elegirán dos pares de ciudades de entre los siguientes cinco pares de ciudades más importantes de Austria y Alemania en volumen de pasajeros en los que no tengan competidores. Las partes podrán elegir sin restricción alguna el tercer par de ciudades de Austria y Alemania, a condición de que sea un par de ciudades en el que las partes no tengan competidores.

Esta obligación no se aplicará en los casos excepcionales en que las partes puedan demostrar a la Comisión que la disminución de tarifas está justificada por cambios de condiciones en un par de ciudades concreto, por ejemplo una reducción en los costes, independientes de las actividades competitivas del nuevo operador.

4. Obligaciones referentes a los acuerdos de reserva de capacidad (*Blocked Space Agreements*)

A petición del nuevo operador, las partes suscribirán un acuerdo de reserva de capacidad para el par o los pares de ciudades explotado(s) por el nuevo operador, siempre que el número de frecuencias ofrecidas por el nuevo operador sea inferior al de las partes.

Dicho acuerdo se basará en un número de asientos fijo (*hard block*) y se aplicará por lo menos durante toda una temporada de tráfico de la IATA. El número de asientos cubiertos por estos acuerdos no excederá del 15 % de los asientos ofrecidos en una determinada frecuencia y, en cualquier caso, no será inferior a 12 asientos ni superior a 25 asientos por avión. El nuevo operador asumirá plenamente el riesgo comercial de los asientos cubiertos por el acuerdo de reserva de capacidad.

5. Obligaciones relativas a la combinación de pasajes (*interlining*)

Previa solicitud, las partes se comprometen a celebrar un acuerdo de *interlining* para el par o los pares de ciudades explotado(s) por un nuevo operador siempre que el nuevo operador no tenga ya un acuerdo de *interlining* vigente con las partes.

Cualquier acuerdo de *interlining* suscrito con arreglo a esta parte de los compromisos:

- a) se aplicará únicamente a las tarifas F, C y Y;
- b) ofrecerá *interlining* sobre la base de las tarifas publicadas de las partes para los billetes de ida, cuando se emita un billete de ida, o de la mitad de las tarifas de ida y vuelta publicadas de las partes cuando se emita un billete de ida y vuelta;

- c) se limitará al tráfico de origen y destino efectivos en el que opere el nuevo operador;
- d) estará sujeto a las normas del Multilateral Interline Traffic Agreement (MITA) y/o a las condiciones comerciales normales;
- e) contemplará la posibilidad de que el nuevo operador, o los agentes de viajes, ofrezcan viajes que combinen trayectos de ida y vuelta operados por las partes y por el nuevo operador.

En la medida de las plazas disponibles en la clase de tarifas pertinente, las partes se comprometen a transportar a los pasajeros en posesión de un bono emitido para viajar en un vuelo del nuevo operador en uno de sus pares de ciudades. Sin embargo, para evitar abusos, las partes podrán exigir que el nuevo operador o el pasajero, en su caso, abone la diferencia entre el precio exigido por las partes y el del nuevo operador. Asimismo, en caso de que la tarifa del nuevo operador sea inferior al valor del bono emitido por las partes, las partes solamente podrán atribuir a su bono el valor correspondiente a la tarifa establecida por el nuevo operador. Los nuevos operadores gozarán de la misma protección en caso de que la tarifa de las partes sea inferior al valor del bono emitido por el nuevo operador.

Todos los acuerdos de *interlining* suscritos con arreglo a esta sección para un determinado par de ciudades del nuevo operador expirarán si el nuevo operador deja de operar en dicho par de ciudades.

A petición de un nuevo operador, las partes se comprometen a suscribir un acuerdo especial de prorrata con el nuevo operador para el tráfico con origen y destino efectivos en Alemania o en Austria y/o fuera de Austria o Alemania, en condiciones comparables a las pactadas con terceras compañías no aliadas o con otras compañías aliadas para dicha ruta. En caso de acuerdo especial de prorrata relativo al tráfico de conexiones internacionales, este compromiso solamente se aplicará a las rutas en las que el tráfico de conexiones internacionales supere el 35 % del volumen total del tráfico en el par de ciudades del nuevo operador.

6. Obligaciones relativas a los programas de fidelización (*Frequent Flyer Program*)

Si el nuevo operador no participa en un programa de fidelización de la clientela (*Frequent Flyer Program*) o no tiene su propio programa de fidelización de características comparables, las partes se comprometen a permitirle, siempre que así lo solicite, participar en sus programas de fidelización conjuntos para los pares de ciudades del nuevo operador en los que éste opere. Se celebrará un contrato con el nuevo operador en condiciones razonables y no discriminatorias que establecerá asimismo una compensación de los gastos soportados por las partes.

Cualquier contrato suscrito con arreglo a esta sección para un determinado par de ciudades del nuevo operador expirará si éste deja de operar en ese par de ciudades.

7. Obligaciones referentes a los servicios intermodales

A petición de una compañía ferroviaria u otra empresa de transporte de superficie que opere entre Austria y Alemania («socio intermodal»), las partes se comprometen a suscribir un acuerdo intermodal por el que las partes ofrecerán transporte aéreo de pasajeros en sus servicios entre Austria y Alemania, como parte de un itinerario que incluya transporte de superficie a cargo del socio intermodal («servicio intermodal»).

Cualquier acuerdo intermodal suscrito con arreglo a esta sección se basará en los principios del MITA (incluido el Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) y en condiciones comerciales normales.

Las partes también aceptarán un prorrateo íntegro con arreglo a las condiciones aplicadas por los miembros del MITA en los sectores en los que solamente se ofrezca transporte ferroviario. En caso de que el operador ferroviario necesite la notificación de un kilometraje, una localización o una tarifa extra, las partes presentarán ante la IATA la correspondiente solicitud según los procedimientos habituales de la IATA.

A petición de un socio intermodal potencial, las partes harán lo posible por alcanzar un acuerdo de condiciones comparables a las que puedan tener con otros socios intermodales, siempre que se cumplan los requisitos necesarios, especialmente por lo que se refiere a la seguridad, la calidad del servicio, la cobertura del seguro y los límites de responsabilidad. Las condiciones de dichos acuerdos prevalecerán sobre las obligaciones generales dimanantes de lo establecido en esta sección.

8. Vigencia de la exención y las obligaciones

Estas obligaciones se aplicarán a partir de la fecha en que la Comisión haya adoptado la Decisión de exención, de conformidad con el apartado 4 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 3975/87. Expirarán en la fecha que expire la exención de conformidad con el apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE.

En el supuesto de que la Comisión revoque la exención del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE con respecto al acuerdo de cooperación, de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CEE) n° 3975/87 u otra disposición equivalente de un reglamento posterior, de que la exención se anule, o de que las partes pongan término a los acuerdos de cooperación notificados, estos compromisos se considerarán nulos desde la fecha de revocación, la fecha de la sentencia de anulación, o la fecha de rescisión. En tal caso, las partes tendrán derecho a exigir la devolución de todas las franjas horarias proporcionadas con arreglo a estos compromisos a una compañía aérea que, en la fecha de revocación, de la sentencia de anulación o de rescisión, ofrezca servicios en rutas entre Austria y Alemania utilizando dichas franjas horarias. Las partes también tendrán derecho a rescindir inmediatamente cualquier acuerdo de reserva de capacidad, de *interlining*, de fidelización o intermodal suscrito en virtud de estos compromisos.

DECISIÓN DE LA COMISIÓN**de 9 de septiembre de 2002****por la que se establecen criterios ecológicos revisados para la concesión de la etiqueta ecológica comunitaria a las bombillas eléctricas y se modifica la Decisión 1999/568/CE**

[notificada con el número C(2002) 3310]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2002/747/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1980/2000 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de julio de 2000, relativo a un sistema comunitario revisado de concesión de etiqueta ecológica ⁽¹⁾, y, en particular, el segundo párrafo del apartado 1 de su artículo 6,

Considerando lo siguiente:

- (1) En virtud del Reglamento (CE) nº 1980/2000, la etiqueta ecológica comunitaria puede concederse a los productos que tengan características que les permitan contribuir significativamente a mejorar aspectos medioambientales clave.
- (2) El Reglamento (CE) nº 1980/2000 dispone que deben establecerse criterios específicos de etiqueta ecológica por categorías de productos.
- (3) El Reglamento dispone igualmente que la revisión de los criterios correspondientes a la etiqueta ecológica y la de los requisitos de evaluación y verificación relativos a tales criterios ha de efectuarse a su debido tiempo antes de que finalice el período de validez de los criterios especificados para cada categoría de productos. Dicha revisión debe desembocar en una propuesta de prórroga, retirada o modificación.
- (4) Procede revisar los criterios ecológicos establecidos mediante la Decisión 1999/568/CE de la Comisión, de 27 de julio de 1999, por la que se establecen los criterios ecológicos para la concesión de la etiqueta ecológica comunitaria a las bombillas eléctricas ⁽²⁾, para adecuarlos a la evolución del mercado. Al mismo tiempo, es conveniente modificar el período de validez de la citada Decisión y la definición de la categoría de productos.
- (5) Es preciso adoptar una nueva Decisión de la Comisión para establecer los criterios ecológicos específicos de esta categoría de productos con una validez de cuatro años.
- (6) Resulta conveniente que, durante un período limitado de no más de doce meses, los nuevos criterios establecidos mediante la presente Decisión y los establecidos mediante la Decisión 1999/568/CE sean válidos de forma simultánea, a fin de que las empresas que hayan recibido o solicitado la etiqueta ecológica para sus productos antes de la fecha de aplicación de la presente Decisión dispongan de tiempo para adaptar sus productos a los nuevos criterios.
- (7) Las disposiciones de la presente Decisión se basan en el proyecto de criterios elaborado por el Comité de etiqueta

ecológica de la Unión Europea creado por el artículo 13 del Reglamento (CE) nº 1980/2000.

- (8) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité creado por el artículo 17 del Reglamento (CE) nº 1980/2000.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Para obtener la etiqueta ecológica comunitaria de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1980/2000, las bombillas eléctricas deberán pertenecer a la categoría de productos de «Bombillas eléctricas» definida en su artículo 2 y cumplir los criterios ecológicos del anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

1. La categoría de productos de «Bombillas eléctricas» comprenderá los siguientes productos:

«Bombillas eléctricas de un solo casquillo»: todas las bombillas eléctricas destinadas a la iluminación general que tengan un único casquillo de bayoneta, rosca o patilla. Estas bombillas deberán poder conectarse a la red eléctrica pública.

«Bombillas eléctricas de dos casquillos»: todas las bombillas eléctricas destinadas a la iluminación general que tengan un casquillo en cada extremo. Se trata, principalmente, de todos los tubos fluorescentes lineales. Estas bombillas eléctricas deberán poder conectarse a la red eléctrica pública.

2. No se incluyen en esta categoría de productos los siguientes tipos de lámparas: lámparas fluorescentes compactas con reactancia magnética, lámparas de proyectores, lámparas fotográficas y lámparas solares.

Artículo 3

A efectos administrativos, se asigna el número de código «008» a la categoría de productos de «Bombillas eléctricas».

Artículo 4

El texto del artículo 3 de la Decisión 1999/568/CE se sustituirá por el siguiente:

«Artículo 3

La definición de la categoría de productos y los criterios ecológicos específicos de la misma serán válidos hasta el 31 de agosto de 2003.»

⁽¹⁾ DO L 237 de 21.9.2000, p. 1.

⁽²⁾ DO L 216 de 14.8.1999, p. 18.

Artículo 5

La presente Decisión se aplicará desde el 1 de septiembre de 2002 hasta el 31 de agosto de 2005. Si, a 31 de agosto de 2005, no se han adoptado criterios revisados, la presente Decisión se aplicará hasta el 31 de agosto de 2006.

Los fabricantes de productos pertenecientes a la categoría de «Bombillas eléctricas» a los que se haya concedido la etiqueta ecológica antes del 1 de septiembre de 2002 podrán continuar utilizando esa etiqueta hasta el 31 de agosto de 2003.

Los fabricantes de productos pertenecientes a la categoría de «Bombillas eléctricas» que hayan solicitado la concesión de la etiqueta ecológica antes del 1 de septiembre de 2002 podrán obtenerla en las condiciones establecidas en la Decisión 1999/568/CE y podrán utilizarla hasta el 31 de agosto de 2003.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 9 de septiembre de 2002.

Por la Comisión
Margot WALLSTRÖM
Miembro de la Comisión

ANEXO

OBSERVACIONES DE CARÁCTER GENERAL

Finalidad de los criterios

La finalidad principal de estos criterios es:

- disminuir los daños o riesgos medioambientales derivados del consumo de energía (calentamiento del planeta, acidificación, agotamiento de recursos no renovables) mediante la reducción de dicho consumo,
- disminuir los daños o riesgos medioambientales derivados de la utilización de recursos en la fabricación y el tratamiento o eliminación de las bombillas eléctricas mediante la prolongación de su promedio de vida,
- disminuir los daños o riesgos medioambientales derivados de la utilización de mercurio mediante la reducción de las emisiones totales de mercurio durante el ciclo de vida de las bombillas eléctricas.

Los criterios también fomentan la aplicación de buenas prácticas (explotación medioambiental óptima) y contribuyen a sensibilizar a los consumidores sobre las cuestiones medioambientales. Los criterios se establecen en niveles que favorecen la concesión de la etiqueta a las bombillas eléctricas con escaso impacto ambiental.

Requisitos de evaluación y verificación

Los requisitos específicos de evaluación y verificación se indican criterio por criterio. Los ensayos deben ser efectuados por laboratorios autorizados al efecto o laboratorios que cumplan los requisitos generales de la norma EN ISO 17025 y dispongan de la competencia necesaria para efectuar los ensayos exigidos.

En caso de que los solicitantes deban presentar al organismo competente declaraciones, documentación, informes de ensayos u otros justificantes que demuestren el cumplimiento de los criterios, se entenderá que dichos documentos podrán ser presentados por el solicitante o, en su caso, su proveedor o proveedores. El organismo competente que evalúe la solicitud podrá proceder a comprobaciones independientes.

Se recomienda a los organismos competentes que, al evaluar las solicitudes o comprobar el cumplimiento de los criterios, tengan en cuenta la aplicación de los sistemas de gestión medioambiental reconocidos, tales como EMAS o ISO 14001 (*obsérvese que la implantación de dichos sistemas de gestión no es obligatoria*).

CRITERIOS

1. Eficiencia energética, duración, conservación del flujo luminoso y contenido de mercurio

Las bombillas eléctricas de un solo casquillo deberán cumplir los requisitos siguientes:

	Bombillas de un casquillo con reactancia integrada (lámparas fluorescentes compactas)	Bombillas de un casquillo sin reactancia integrada (lámparas con casquillo de patilla)
Eficiencia energética	Clase A	Clase A o B
Promedio de vida (o también «Tiempo de vida»)	más de 10 000 horas	más de 10 000 horas
Conservación del flujo luminoso	más del 70 % a las 10 000 horas	más del 80 % a las 9 000 horas
Contenido medio de mercurio	4,0 mg como máximo	4,0 mg como máximo

Las bombillas eléctricas de dos casquillos deberán cumplir los requisitos siguientes:

	Bombillas de dos casquillos, de duración normal	Bombillas de dos casquillos de larga duración
Eficiencia energética	Clase A	Clase A
Promedio de vida (o también «Tiempo de vida»)	más de 12 500 horas	más de 20 000 horas
Conservación del flujo luminoso	más del 90 % a las 12 500 horas	más del 90 % a las 20 000 horas
Contenido medio de mercurio	5,0 mg como máximo	8,0 mg como máximo

Nota: La eficiencia energética se define en el anexo IV de la Directiva 98/11/CE de la Comisión, de 27 de enero de 1998, por la que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 92/75/CEE del Consejo en lo que respecta al etiquetado energético de las lámparas de uso doméstico⁽¹⁾.

Evaluación y verificación: El solicitante deberá presentar un informe de ensayos en el que se certifique que la eficiencia energética, el promedio de vida y la conservación del flujo luminoso de la bombilla eléctrica se han determinado según los procedimientos indicados en la norma EN 50285. Deberán indicarse en el informe la eficiencia energética, el promedio de vida y la conservación del flujo luminoso de la bombilla eléctrica. Cuando aún no se haya realizado el ensayo para determinar el promedio de vida, se aceptará el indicado por el fabricante en el envase hasta que se tengan los resultados del ensayo. No obstante, estos resultados deberán facilitarse en un plazo de doce meses a partir de la fecha de solicitud de la etiqueta ecológica.

El solicitante deberá presentar un informe de ensayos en el que se certifique que se ha medido el contenido de mercurio según el método que se describe a continuación. Deberá indicarse en el informe el contenido medio de mercurio, que se calculará mediante un ensayo de diez bombillas en el que se eliminarán el valor más bajo y el más alto y haciendo la media aritmética de los ocho valores restantes.

El método de determinación del contenido de mercurio es el siguiente: en primer lugar, el tubo de descarga en arco se separa de su funda de plástico y de los elementos electrónicos asociados. Los hilados conductores asociados se cortan lo más cerca posible del cierre de vidrio. El tubo se lleva a una campana de humos y se corta en segmentos. Éstos se colocan en una botella de plástico resistente de tamaño adecuado y tapón de rosca, en la que se introduce una bola de porcelana de 1 pulgada de diámetro y 25 mililitros de ácido nítrico concentrado de gran pureza (70 %). Se cierra la botella y se agita durante algunos minutos hasta reducir el tubo a partículas finas; el tapón se afloja periódicamente para evitar toda posibilidad de aumento de la presión. Se deja que el contenido de la botella reaccione durante treinta minutos, agitando a intervalos regulares. El contenido de la botella se pasa a continuación por un papel filtro resistente a los ácidos y se recoge en un matraz aforado de 100 mililitros, tras lo cual se añade bicromato potásico al matraz hasta obtener una concentración final de cromo de 1 000 ppm. Posteriormente, se completa el volumen con agua pura. Se preparan soluciones patrón en una gama de concentración de hasta 200 ppm de mercurio. Las soluciones se analizan por medio de espectroscopia de absorción atómica de llama a una longitud de onda de 253,7 nm con corrección de fondo. A partir de los resultados obtenidos y conociendo el volumen de la solución, se puede determinar el contenido inicial de mercurio de la bombilla. El organismo competente podrá aprobar la introducción de modificaciones en algún aspecto del método de ensayo si fueran necesarias por razones técnicas; dichas modificaciones se aplicarán de forma coherente.

2. Encendido/apagado

En las lámparas fluorescentes compactas (LFC), el número de ciclos de apagado/encendido habrá de ser superior a 20 000.

Evaluación y verificación: El solicitante deberá presentar un informe de ensayos en el que se certifique que el número de ciclos de apagado/encendido de una LFC se ha determinado mediante un ensayo de ciclo rápido (0,5 minutos de encendido, 4,5 minutos de apagado) y que el ciclo medio de vida se ha determinado según los procedimientos de la norma EN 50285. Se indicará en el informe el número de ciclos de encendido/apagado alcanzado cuando el 50 % de las LFC probadas cumplen los requisitos de vida media indicados en la norma EN 50285.

3. Índice de rendimiento en color

El índice de rendimiento en color (Ra) de las bombillas eléctricas deberá ser superior a 80.

Evaluación y verificación: El solicitante deberá presentar un informe de ensayos en el que se certifique que el índice de rendimiento en color de la bombilla eléctrica se ha determinado según el procedimiento indicado en la norma/publicación CIE 29/2. Se indicará en el informe el índice de rendimiento en color de la bombilla.

4. Retardadores de llama

a) Las partes de plástico de más de 5 gramos no deberán llevar los siguientes retardadores de llama:

Nombre	CAS n°
Decabromodifenil	13654-09-6
Éter monobromodifenílico	101-55-3
Éter dibromodifenílico	2050-47-7
Éter tribromodifenílico	49690-94-0
Éter tetrabromodifenílico	40088-47-9
Éter pentabromodifenílico	32534-81-9

⁽¹⁾ DO L 71 de 10.3.1998, p. 1.

Nombre	CAS nº
Éter hexabromodifenílico	36483-60-0
Éter heptabromodifenílico	68928-80-3
Éter octabromodifenílico	32536-52-0
Éter nonabromodifenílico	63936-56-1
Éter decabromodifenílico	1163-19-5
Cloroparafinas con cadena de 10 a 13 átomos de carbono, con un contenido de cloro superior al 50 % en peso	85535-84-8

b) Las partes de plástico de más de 5 gramos no deberán incorporar sustancias o preparados retardadores de llama a los que se aplique, en el momento de la solicitud, alguna o varias de las siguientes frases de riesgo:

R45 (puede causar cáncer),

R46 (puede causar alteraciones genéticas hereditarias),

R50 (muy tóxico para los organismos acuáticos),

R51 (tóxico para los organismos acuáticos),

R52 (nocivo para los organismos acuáticos),

R53 (puede provocar a largo plazo efectos negativos en el medio acuático),

R60 (puede perjudicar la fertilidad),

R61 (riesgo durante el embarazo de efectos adversos para el feto),

según se definen en la Directiva 67/548/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1967, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas en materia de clasificación, embalaje y etiquetado de las sustancias peligrosas ⁽¹⁾, y en sus modificaciones posteriores.

Evaluación y verificación: El solicitante deberá declarar que el producto cumple estos requisitos.

5. Envases

No deberán utilizarse materiales laminados ni plásticos compuestos.

Todos los envases de cartón para bombillas de un solo casquillo deberán contener como mínimo un 65 % de material reciclado (en peso).

Todos los envases de cartón para bombillas de dos casquillos deberán contener como mínimo un 80 % de material reciclado (en peso).

Evaluación y verificación: El solicitante deberá declarar que el producto cumple estos requisitos.

6. Instrucciones de uso

El producto se venderá con información pertinente dirigida al usuario en la que se le asesorará sobre su correcta utilización desde el punto de vista del medio ambiente y, en particular:

- información (en forma de pictograma o de otra manera) en el envase que explique las condiciones correctas de eliminación y las exigencias legales aplicables;
- bombillas de un solo casquillo: cuando se trate de bombillas que no funcionen con interruptores de graduación de la luz, se hará constar; habrá de indicarse también en el envase el tamaño relativo y la forma de la bombilla en comparación con una bombilla incandescente tradicional;
- bombillas de dos casquillos: la información del envase indicará que las propiedades ecológicas de la bombilla mejoran cuando se utiliza con un dispositivo de control electrónico de alta frecuencia;
- se indicará en el envase que puede obtenerse más información sobre la etiqueta ecológica en el sitio web <http://europa.eu.int/ecolabel>.

Evaluación y verificación: El solicitante deberá declarar que el producto cumple estos requisitos y proporcionar una copia del envase al organismo competente que evalúe la solicitud.

7. Información recogida en la etiqueta ecológica

En el cuadro 2 de la etiqueta ecológica deberá figurar el texto siguiente:

«Alta eficiencia energética
Larga duración».

⁽¹⁾ DO 196 de 16.8.1967, p. 1.

Si la bombilla eléctrica no contiene mercurio, deberá especificarse en el cuadro 2 de la etiqueta ecológica.

Evaluación y verificación: El solicitante deberá declarar que el producto cumple estos requisitos y proporcionar al organismo competente que evalúe la solicitud una copia de la etiqueta ecológica tal como aparezca en el envase o en el producto.
