

Diario Oficial de la Unión Europea



Edición
en lengua española

Legislación

62.º año

26 de septiembre de 2019

Sumario

II Actos no legislativos

REGLAMENTOS

★ Reglamento (UE) 2019/1582 de la Comisión, de 25 de septiembre de 2019, que modifica los anexos II y III del Reglamento (CE) n.º 396/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a los límites máximos de residuos del imazalil en determinados productos ⁽¹⁾	1
★ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1583 de la Comisión, de 25 de septiembre de 2019, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, en lo que se refiere a las medidas de ciberseguridad ⁽¹⁾	15
★ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1584 de la Comisión, de 25 de septiembre de 2019, por el que se abre una investigación sobre la posible elusión de las medidas antidumping establecidas por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1343/2013 del Consejo sobre las importaciones de peroxosulfatos (persulfatos) originarios de la República Popular China, y por el que se someten a registro dichas importaciones	19

DECISIONES

★ Decisión de Ejecución (UE) 2019/1585 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2019, sobre el establecimiento de normas de distribución del tráfico de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo para los aeropuertos de Ámsterdam Schiphol y Ámsterdam Lelystad [notificada con el número C(2019) 6816] ⁽¹⁾	24
--	----

(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.

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2019/1582 DE LA COMISIÓN

de 25 de septiembre de 2019

que modifica los anexos II y III del Reglamento (CE) n.º 396/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a los límites máximos de residuos del imazalil en determinados productos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 396/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de febrero de 2005, relativo a los límites máximos de residuos de plaguicidas en alimentos y piensos de origen vegetal y animal y que modifica la Directiva 91/414/CEE del Consejo⁽¹⁾, y en particular su artículo 14, apartado 1, letra a), y su artículo 49, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el anexo II y en el anexo III, parte B, del Reglamento (CE) n.º 396/2005 se fijaron los límites máximos de residuos (LMR) del imazalil.
- (2) La Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria («Autoridad») presentó un dictamen motivado sobre los LMR vigentes para el imazalil, con arreglo al artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 396/2005⁽²⁾. Recomendó reducir los LMR en patatas, tomates, cebada, avena, centeno y trigo. Para otros productos, recomendó aumentar los LMR vigentes.
- (3) La Autoridad concluyó que faltaba información sobre determinados LMR y que era necesario que los gestores de riesgos siguieran estudiando la cuestión. Desde la perspectiva de la gestión de riesgos, procede fijar los LMR establecidos en el anexo II del Reglamento (CE) n.º 396/2005 en el nivel vigente o en el nivel señalado por la Autoridad para cítricos, fresas, zarzamoras, frambuesas, calabacines y melones, y para músculo, tocino, hígado y riñón de porcino, bovino y equino, así como para leche de vaca y de yegua porque, al disponerse de información limitada para esos productos, la Autoridad obtuvo unos LMR que no suscitaban preocupación para la protección de los consumidores. Se revisarán dichos LMR, y en la revisión se tendrá en cuenta la información disponible en los dos años siguientes a la publicación del presente Reglamento. Desde la perspectiva de la gestión de riesgos, procede fijar los LMR establecidos en el anexo II del Reglamento (CE) n.º 396/2005 en el límite de determinación específico o en el LMR por defecto, con arreglo al artículo 18, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 396/2005 para frutas de pepita, caquis o palosantos, plátanos y pimientos (guindillas), porque no se disponía de información para esos productos que permitiera a la Autoridad obtener unos LMR que no suscitaran preocupación para la protección de los consumidores.
- (4) La Autoridad indicó que los LMR obtenidos del imazalil en toronjas o pomelos, naranjas, manzanas, peras, plátanos, patatas e hígado de bovino, así como el límite máximo de residuos del Codex (CXL) en nísperos (en el que se basa el LMR de la UE), pueden suscitar preocupación para la protección de los consumidores. Teniendo en cuenta la información adicional disponible para toronjas o pomelos, naranjas y patatas, la Autoridad obtuvo LMR alternativos, que no suscitan tal preocupación, para los productos mencionados y el hígado de bovino. Por lo que se refiere a los LMR aplicables a manzanas, peras, nísperos y plátanos, la Autoridad indicó que los gestores de riesgos pueden considerar la posibilidad de fijarlos en el límite de determinación específico o en el LMR por defecto, como se establece en el artículo 18, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 396/2005.

⁽¹⁾ DO L 70 de 16.3.2005, p. 1.

⁽²⁾ Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria: «Review of the existing maximum residue levels for imazalil according to Article 12 of Regulation (EC) No 396/2005» [«Revisión de los LMR del imazalil vigentes realizada de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 396/2005», documento en inglés]. EFSA Journal 2017;15(9):4977.

- (5) La Autoridad propuso definiciones de residuos revisadas. Procede modificar las definiciones de residuos en consecuencia.
- (6) Con independencia de la revisión de los LMR realizada de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 396/2005, se presentó una solicitud, con arreglo al artículo 6 de dicho Reglamento, de modificación de los LMR vigentes del imazalil en cítricos, manzanas, peras, plátanos y patatas, y en productos de origen animal.
- (7) De conformidad con el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 396/2005, el Estado miembro afectado evaluó esta solicitud y envió el informe de evaluación a la Comisión.
- (8) De conformidad con el artículo 10 del Reglamento (CE) n.º 396/2005, la Autoridad evaluó la solicitud y el informe de evaluación, examinando en especial los riesgos para el consumidor y, en su caso, para los animales, y emitió un dictamen motivado ⁽³⁾ sobre los LMR propuestos. Remitió dicho dictamen a los solicitantes, a la Comisión y a los Estados miembros y lo puso a disposición del público.
- (9) La Autoridad concluyó en su dictamen motivado, elaborado de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (CE) n.º 396/2005, que los LMR para los usos previstos no podían modificarse hasta que no se completara la evaluación del riesgo para los metabolitos vegetales R014821, FK-772 y FK-284 con respecto a la genotoxicidad y la toxicidad general. Asimismo, concluyó que determinada información, que figuraba como como no disponible en la revisión de los LMR realizada de conformidad con el artículo 12, apartado 1, de dicho Reglamento, se había incluido junto con la solicitud presentada de conformidad con su artículo 6.
- (10) Debido a la adopción del dictamen motivado emitido de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (CE) n.º 396/2005 tras la adopción del dictamen motivado emitido de conformidad con el artículo 12, apartado 1, de dicho Reglamento y debido al carácter horizontal de los problemas de toxicidad señalados para los metabolitos R014821, FK-772 y FK-284 del imazalil, la Comisión pidió a la Autoridad que actualizara su dictamen motivado sobre los LMR vigentes para el imazalil, con arreglo al artículo 43 del Reglamento (CE) n.º 396/2005.
- (11) La Autoridad presentó un dictamen motivado ⁽⁴⁾ en el que actualizaba la revisión de los LMR vigentes para el imazalil sobre la base de la nueva información toxicológica.
- (12) En dicho dictamen motivado, la Autoridad obtuvo los mismos LMR que en su dictamen motivado emitido de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 396/2005, excepto en cítricos, melones y productos de origen animal. Para estos productos no propuso LMR, ya que no pudo finalizar la evaluación de las propiedades toxicológicas del metabolito R014821.
- (13) El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 705/2011 de la Comisión ⁽⁵⁾ renovó la autorización del imazalil de conformidad con el artículo 13, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1107/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾. Si bien, en la evaluación de riesgos previa a la adopción de dicho Reglamento, la Autoridad había señalado cuestiones que planteaban interrogantes en relación con las propiedades toxicológicas del metabolito R014821 ⁽⁷⁾, las condiciones de autorización no estaban limitadas al respecto en la fase de gestión del riesgo. La información adicional sobre las propiedades toxicológicas del metabolito R014821 presentada con la solicitud de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 396/2005 no resolvía totalmente esos interrogantes, pero tampoco suscitaba mayor preocupación. Desde la perspectiva de la gestión de riesgos, es coherente y apropiado fijar los LMR para los productos respecto de los cuales la Autoridad, en su dictamen motivado emitido de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 396/2005, obtuvo unos LMR que no suscitan preocupación para la protección de los consumidores establecidos en el anexo II del Reglamento (CE) n.º 396/2005 en el nivel o en el nivel señalado por la Autoridad.
- (14) Los CXL vigentes se tuvieron en cuenta en los dictámenes motivados de la Autoridad. Para fijar los LMR se tuvieron en cuenta los CXL que son seguros para los consumidores de la Unión.
- (15) Por lo que se refiere a los productos para los que no está autorizado el uso del producto fitosanitario de que se trate, y para los que no existen CXL o tolerancias en la importación, los LMR deben fijarse en el límite de determinación específico o debe aplicarse el LMR por defecto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 18, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 396/2005.

⁽³⁾ Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria: «Modification of the existing maximum residue levels for imazalil in various commodities» [«Modificación de los LMR vigentes del imazalil en varios productos», documento en inglés]. EFSA Journal 2018;16(6):5329.

⁽⁴⁾ Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria: «Reasoned Opinion on the updated review of the existing maximum residue levels for imazalil according to Article 12 of Regulation (EC) No 396/2005 following new toxicological information» [«Dictamen motivado sobre la revisión actualizada de los límites máximos de residuos vigentes para el imazalil realizada de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 396/2005, tras recibir nueva información toxicológica», documento en inglés]. EFSA Journal 2018;16(10):5453.

⁽⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 705/2011 de la Comisión, de 20 de julio de 2011, por el que se autoriza la sustancia activa imazalilo, de acuerdo con el Reglamento (CE) n.º 1107/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la comercialización de productos fitosanitarios, y se modifican los anexos del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 540/2011 de la Comisión (DO L 190 de 21.7.2011, p. 43).

⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 1107/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, relativo a la comercialización de productos fitosanitarios y por el que se derogan las Directivas 79/117/CEE y 91/414/CEE del Consejo (DO L 309 de 24.11.2009, p. 1).

⁽⁷⁾ Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria: «Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance imazalil» [«Conclusión sobre la revisión por pares de la evaluación del riesgo de la sustancia activa imazalil en plaguicidas», documento en inglés]. EFSA Journal 2010;8(3):1526.

- (16) La Comisión ha consultado con los laboratorios de referencia de la Unión Europea en materia de residuos de plaguicidas la necesidad de adaptar algunos límites de determinación. Estos laboratorios han concluido que, por lo que respecta a varios productos, el progreso técnico exige establecer límites de determinación específicos.
- (17) Según los dictámenes motivados de la Autoridad y teniendo en cuenta los factores pertinentes para el asunto considerado, las modificaciones correspondientes de los LMR cumplen los requisitos del artículo 14, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 396/2005.
- (18) Se ha consultado, a través de la Organización Mundial del Comercio, a los socios comerciales de la Unión sobre los nuevos LMR y se han tenido en cuenta sus observaciones.
- (19) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 396/2005 en consecuencia.
- (20) A fin de permitir la comercialización, la transformación y el consumo normales de los productos, el presente Reglamento debe establecer una disposición transitoria para aquellos que se hayan producido antes de la modificación de los LMR y con respecto a los cuales la información muestre que se mantiene un elevado nivel de protección de los consumidores.
- (21) Conviene dejar transcurrir un plazo razonable antes de que sean aplicables los LMR modificados, con el fin de que los Estados miembros, los terceros países y los explotadores de empresas alimentarias tengan tiempo de prepararse para cumplir los nuevos requisitos que se deriven de la modificación.
- (22) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Permanente de Vegetales, Animales, Alimentos y Piensos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los anexos II y III del Reglamento (CE) n.º 396/2005 se modifican con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El Reglamento (CE) n.º 396/2005, en su versión anterior a las modificaciones introducidas por el presente Reglamento, seguirá siendo aplicable a los productos que fueron producidos o importados en la Unión antes del 16 de abril de 2020, excepto a toronjas o pomelos, naranjas, manzanas, peras, nísperos, plátanos, patatas e hígado de bovino.

Artículo 3

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

Será aplicable a partir del 16 de abril de 2020.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de septiembre de 2019.

Por la Comisión

El Presidente

Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Los anexos II y III del Reglamento (CE) n.º 396/2005 se modifican como sigue:

- 1) En el anexo II, la columna correspondiente al imazalil se sustituye por el texto siguiente:

«Residuos de plaguicidas y contenidos máximos de residuos (mg/kg)

Código n.º	Grupos y tipos de productos individuales a los que se aplican los contenidos máximos de residuos ^(a)	Imazalil (cualquier proporción de isómeros constituyentes) (R)
(1)	(2)	(3)
0100000	FRUTAS FRESCAS O CONGELADAS; FRUTOS DE CÁSCARA	
0110000	Cítricos	
0110010	Toronjas o pomelos	4 (+)
0110020	Naranjas	4 (+)
0110030	Limones	5 (+)
0110040	Limas	5 (+)
0110050	Mandarinas	5 (+)
0110990	Los demás (2)	0,01 (*)
0120000	Frutos de cáscara	0,01 (*)
0120010	Almendras	
0120020	Nueces de Brasil	
0120030	Anacardos	
0120040	Castañas	
0120050	Cocos	
0120060	Avellanas	
0120070	Macadamias	
0120080	Pacanas	
0120090	Piñones	
0120100	Pistachos	
0120110	Nueces	
0120990	Los demás (2)	
0130000	Frutas de pepita	0,01 (*)
0130010	Manzanas	
0130020	Peras	
0130030	Membrillos	
0130040	Nísperos	
0130050	Nísperos del Japón	
0130990	Las demás (2)	
0140000	Frutas de hueso	0,01 (*)
0140010	Albaricoques	
0140020	Cerezas (dulces)	
0140030	Melocotones	

(1)	(2)	(3)
0140040	Ciruelas	
0140990	Las demás (2)	
0150000	Bayas y frutos pequeños	
0151000	a) <i>uvas</i>	0,01 (*)
0151010	Uvas de mesa	
0151020	Uvas de vinificación	
0152000	b) <i>fresas</i>	2
0153000	c) <i>frutas de caña</i>	
0153010	Zarzamoras	2
0153020	Moras árticas	0,01 (*)
0153030	Frambuesas (rojas y amarillas)	2
0153990	Las demás (2)	0,01 (*)
0154000	d) <i>otras bayas y frutas pequeñas</i>	0,01 (*)
0154010	Mirtillos gigantes	
0154020	Arándanos	
0154030	Grosellas (rojas, negras o blancas)	
0154040	Grosellas espinosas (verdes, rojas y amarillas)	
0154050	Escaramujos	
0154060	Moras (blancas y negras)	
0154070	Acerolas	
0154080	Bayas de saúco	
0154990	Las demás (2)	
0160000	Otras frutas	0,01 (*)
0161000	a) <i>de piel comestible</i>	
0161010	Dátiles	
0161020	Higos	
0161030	Aceitunas de mesa	
0161040	Kumquats	
0161050	Carambolas	
0161060	Caquis o palosantos	
0161070	Yambolanas	
0161990	Las demás (2)	
0162000	b) <i>pequeñas, de piel no comestible</i>	
0162010	Kiwis (verdes, rojos y amarillos)	
0162020	Lichis	
0162030	Frutos de la pasión	
0162040	Higos chumbos (fruto de la chumbera)	
0162050	Caimitos	
0162060	Caquis de Virginia	
0162990	Las demás (2)	
0163000	c) <i>grandes, de piel no comestible</i>	
0163010	Aguacates	
0163020	Plátanos	

(1)	(2)	(3)
0163030	Mangos	
0163040	Papayas	
0163050	Granadas	
0163060	Chirimoyas	
0163070	Guayabas	
0163080	Piñas	
0163090	Frutos del árbol del pan	
0163100	Duriones	
0163110	Guanábanas	
0163990	Las demás (2)	
0200000	HORTALIZAS FRESCAS o CONGELADAS	
0210000	Raíces y tubérculos	0,01 (*)
0211000	a) patatas	
0212000	b) raíces y tubérculos tropicales	
0212010	Mandioca	
0212020	Batatas y boniatos	
0212030	Ñames	
0212040	Arrurruces	
0212990	Los demás (2)	
0213000	c) otras raíces y tubérculos, excluida la remolacha azucarera	
0213010	Remolachas	
0213020	Zanahorias	
0213030	Apionabos	
0213040	Rábanos rusticanos	
0213050	Aguaturmas	
0213060	Chirivías	
0213070	Perejil (raíz)	
0213080	Rábanos	
0213090	Salsifíes	
0213100	Colinabos	
0213110	Nabos	
0213990	Los demás (2)	
0220000	Bulbos	0,01 (*)
0220010	Ajos	
0220020	Cebollas	
0220030	Chalotes	
0220040	Cebolletas y cebollinos	
0220990	Los demás (2)	
0230000	Frutos y pepónides	
0231000	a) solanáceas y malváceas	
0231010	Tomates	0,3
0231020	Pimientos	0,01 (*)
0231030	Berenjenas	0,01 (*)
0231040	Okras, quimbombós	0,01 (*)
0231990	Las demás (2)	0,01 (*)

(1)	(2)	(3)
0232000	b) <i>cucurbitáceas de piel comestible</i>	
0232010	Pepinos	0,5
0232020	Pepinillos	0,5
0232030	Calabacines	0,1 (+)
0232990	Las demás (2)	0,01 (*)
0233000	c) <i>cucurbitáceas de piel no comestible</i>	
0233010	Melones	2 (+)
0233020	Calabazas	0,01 (*)
0233030	Sandías	0,01 (*)
0233990	Las demás (2)	0,01 (*)
0234000	d) <i>maíz dulce</i>	0,01 (*)
0239000	e) <i>otros frutos y pepónides</i>	0,01 (*)
0240000	Hortalizas del género <i>Brassica</i> (excepto las raíces y los brotes de <i>Brassica</i>)	
0241000	a) <i>inflorescencias</i>	
0241010	Brécoles	
0241020	Coliflores	
0241990	Las demás (2)	
0242000	b) <i>cogollos</i>	
0242010	Coles de Bruselas	
0242020	Repollo	
0242990	Los demás (2)	
0243000	c) <i>hojas</i>	
0243010	Col china	
0243020	Berza	
0243990	Las demás (2)	
0244000	d) <i>colirrábanos</i>	
0250000	Hortalizas de hoja, hierbas aromáticas y flores comestibles	
0251000	a) <i>lechuga y otras ensaladas</i>	0,01 (*)
0251010	Canónigos	
0251020	Lechugas	
0251030	Escarolas	
0251040	Mastuerzos y otros brotes	
0251050	Barbareas	
0251060	Rúcula o ruqueta	
0251070	Mostaza china	
0251080	Brotes tiernos (incluidas las especies de <i>Brassica</i>)	
0251990	Las demás (2)	
0252000	b) <i>espinacas y hojas similares</i>	0,01 (*)
0252010	Espinacas	
0252020	Verdolagas	

(1)	(2)	(3)
0252030	Acelgas	
0252990	Las demás (2)	
0253000	c) <i>hojas de vid y especies similares</i>	0,01 (*)
0254000	d) <i>berros de agua</i>	0,01 (*)
0255000	e) <i>endivias</i>	0,01 (*)
0256000	f) <i>hierbas aromáticas y flores comestibles</i>	0,02 (*)
0256010	Perifollo	
0256020	Cebolletas	
0256030	Hojas de apio	
0256040	Perejil	
0256050	Salvia real	
0256060	Romero	
0256070	Tomillo	
0256080	Albahaca y flores comestibles	
0256090	Hojas de laurel	
0256100	Estragón	
0256990	Las demás (2)	
0260000	Leguminosas	0,01 (*)
0260010	Judías (con vaina)	
0260020	Judías (sin vaina)	
0260030	Guisantes (con vaina)	
0260040	Guisantes (sin vaina)	
0260050	Lentejas	
0260990	Las demás (2)	
0270000	Tallos	0,01 (*)
0270010	Espárragos	
0270020	Cardos	
0270030	Apio	
0270040	Hinojo	
0270050	Alcachofas	
0270060	Puerros	
0270070	Ruibarbos	
0270080	Brotes de bambú	
0270090	Palmitos	
0270990	Los demás (2)	
0280000	Setas, musgos y líquenes	0,01 (*)
0280010	Setas cultivadas	
0280020	Setas silvestres	
0280990	Musgos y líquenes	
0290000	Algas y organismos procariotas	0,01 (*)
0300000	LEGUMINOSAS SECAS	0,01 (*)
0300010	Judías	
0300020	Lentejas	

(1)	(2)	(3)
0300030	Guisantes	
0300040	Altramujes	
0300990	Las demás (2)	
0400000	SEMILLAS Y FRUTOS OLEAGINOSOS	0,01 (*)
0401000	Semillas oleaginosas	
0401010	Semillas de lino	
0401020	Cacahuetes	
0401030	Semillas de amapola (adormidera)	
0401040	Semillas de sésamo	
0401050	Semillas de girasol	
0401060	Semillas de colza	
0401070	Habas de soja	
0401080	Semillas de mostaza	
0401090	Semillas de algodón	
0401100	Semillas de calabaza	
0401110	Semillas de cártamo	
0401120	Semillas de borraja	
0401130	Semillas de camelina	
0401140	Semillas de cáñamo	
0401150	Semillas de ricino	
0401990	Las demás (2)	
0402000	Frutos oleaginosos	
0402010	Aceitunas para aceite	
0402020	Almendras de palma	
0402030	Frutos de palma	
0402040	Miraguano	
0402990	Los demás (2)	
0500000	CEREALES	0,01 (*)
0500010	Cebada	
0500020	Alforfón y otros seudocereales	
0500030	Maíz	
0500040	Mijo	
0500050	Avena	
0500060	Arroz	
0500070	Centeno	
0500080	Sorgo	
0500090	Trigo	
0500990	Los demás (2)	
0600000	TÉ, CAFÉ, INFUSIONES, CACAO Y ALGARROBAS	0,05 (*)
0610000	Té	
0620000	Granos de café	
0630000	Infusiones	
0631000	a) <i>de flores</i>	
0631010	Manzanilla	
0631020	Flor de hibisco	

(1)	(2)	(3)
0631030	Rosas	
0631040	Jazmín	
0631050	Tila	
0631990	Las demás (2)	
0632000	b) <i>de hojas y hierbas aromáticas</i>	
0632010	Hojas de fresa	
0632020	Rooibos	
0632030	Yerba mate	
0632990	Las demás (2)	
0633000	c) <i>de raíces</i>	
0633010	Valeriana	
0633020	Ginseng	
0633990	Las demás (2)	
0639000	d) <i>de las demás partes de la planta</i>	
0640000	Cacao en grano	
0650000	Algarrobas	
0700000	LÚPULO	0,05 (*)
0800000	ESPECIAS	
0810000	Especias de semillas	0,05 (*)
0810010	Anís	
0810020	Comino salvaje	
0810030	Apio	
0810040	Cilantro	
0810050	Comino	
0810060	Eneldo	
0810070	Hinojo	
0810080	Fenogreco	
0810090	Nuez moscada	
0810990	Las demás (2)	
0820000	Especias de frutos	0,05 (*)
0820010	Pimienta de Jamaica	
0820020	Pimienta de Sichuan	
0820030	Alcaravea	
0820040	Cardamomo	
0820050	Bayas de enebro	
0820060	Pimienta negra, verde y blanca	
0820070	Vainilla	
0820080	Tamarindos	
0820990	Las demás (2)	
0830000	Especias de corteza	0,05 (*)
0830010	Canela	
0830990	Las demás (2)	

(1)	(2)	(3)
0840000	Especies de raíces y rizomas	
0840010	Regaliz	0,05 (*)
0840020	Jengibre (10)	0,05 (*)
0840030	Cúrcuma	0,05 (*)
0840040	Rábanos rusticanos (11)	
0840990	Las demás (2)	0,05 (*)
0850000	Especies de yemas	0,05 (*)
0850010	Clavo	
0850020	Alcaparras	
0850990	Las demás (2)	
0860000	Especies del estigma de las flores	0,05 (*)
0860010	Azafrán	
0860990	Las demás (2)	
0870000	Especies de arilo	0,05 (*)
0870010	Macis	
0870990	Las demás (2)	
0900000	PLANTAS AZUCARERAS	0,01 (*)
0900010	Raíces de remolacha azucarera	
0900020	Cañas de azúcar	
0900030	Raíces de achicoria	
0900990	Las demás (2)	
1000000	PRODUCTOS DE ORIGEN ANIMAL: ANIMALES TERRESTRES	
1010000	Tejidos de	
1011000	a) <i>porcino</i>	0,02 (*)
1011010	Músculo	(+)
1011020	Tejido graso	(+)
1011030	Hígado	(+)
1011040	Riñón	(+)
1011050	Despojos comestibles (distintos del hígado o el riñón)	
1011990	Los demás (2)	
1012000	b) <i>bovino</i>	
1012010	Músculo	0,02 (*) (+)
1012020	Tejido graso	0,02 (*) (+)
1012030	Hígado	0,03 (+)
1012040	Riñón	0,02 (*) (+)
1012050	Despojos comestibles (distintos del hígado o el riñón)	0,02 (*)
1012990	Los demás (2)	0,02 (*)
1013000	c) <i>ovino</i>	0,01 (*)
1013010	Músculo	
1013020	Tejido graso	
1013030	Hígado	

(1)	(2)	(3)
1013040	Riñón	
1013050	Despojos comestibles (distintos del hígado o el riñón)	
1013990	Los demás (2)	
1014000	d) <i>caprino</i>	0,01 (*)
1014010	Músculo	
1014020	Tejido graso	
1014030	Hígado	
1014040	Riñón	
1014050	Despojos comestibles (distintos del hígado o el riñón)	
1014990	Los demás (2)	
1015000	e) <i>equino</i>	
1015010	Músculo	0,02 (*) (+)
1015020	Tejido graso	0,02 (*) (+)
1015030	Hígado	0,03 (+)
1015040	Riñón	0,02 (*) (+)
1015050	Despojos comestibles (distintos del hígado o el riñón)	0,02 (*)
1015990	Los demás (2)	0,02 (*)
1016000	f) <i>aves de corral</i>	0,01 (*)
1016010	Músculo	
1016020	Tejido graso	
1016030	Hígado	
1016040	Riñón	
1016050	Despojos comestibles (distintos del hígado o el riñón)	
1016990	Los demás (2)	
1017000	g) <i>otros animales de granja terrestres</i>	0,01 (*)
1017010	Músculo	
1017020	Tejido graso	
1017030	Hígado	
1017040	Riñón	
1017050	Despojos comestibles (distintos del hígado o el riñón)	
1017990	Los demás (2)	
1020000	Leche	
1020010	de vaca	0,02 (*) (+)
1020020	de oveja	0,01 (*)
1020030	de cabra	0,01 (*)
1020040	de yegua	0,02 (*) (+)
1020990	Las demás (2)	0,01 (*)
1030000	Huevos de ave	0,01 (*)
1030010	de gallina	
1030020	de pato	
1030030	de ganso	
1030040	de codorniz	
1030990	Los demás (2)	

(1)	(2)	(3)
1040000	Miel y otros productos de la apicultura (7)	0,05 (*)
1050000	Anfibios y reptiles	0,01 (*)
1060000	Invertebrados terrestres	0,01 (*)
1070000	Vertebrados terrestres silvestres	0,01 (*)
1100000	PRODUCTOS DE ORIGEN ANIMAL: PESCADO, PRODUCTOS DE PESCADO Y OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS MARINOS Y DE AGUA DULCE (8)	
1200000	PRODUCTOS O PARTES DE PRODUCTOS UTILIZADOS EXCLUSIVAMENTE EN LA ALIMENTACIÓN ANIMAL (8)	
1300000	PRODUCTOS ALIMENTICIOS TRANSFORMADOS (9)	

(*) Límite de determinación analítica

(**) Combinación código-plaguicida a la que se aplica el LMR establecido en el anexo III, parte B.

(*) En relación con la lista completa de productos de origen vegetal y animal a los que se aplican los LMR, debe hacerse referencia al anexo I.

Imazalil (cualquier proporción de isómeros constituyentes) (R)

(R) = La definición del residuo difiere para las siguientes combinaciones de plaguicida-número de código: Imazalil - código 1000000 excepto 1040000: suma de imazalil y metabolito FK-772 (cualquier proporción de isómeros constituyentes), expresada como imazalil

(+) La Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria constató que faltaba información sobre la toxicidad de los metabolitos. Al revisar el LMR, la Comisión tendrá en cuenta la información mencionada en la primera frase si se presenta a más tardar el 26 de septiembre de 2021, o, si no se ha presentado hasta esa fecha, su ausencia.

0110010 Toronjas o pomelos

0110020 Naranjas

0110030 Limones

0110040 Limas

0110050 Mandarinas

(+) La Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria constató que faltaba información sobre los ensayos de residuos. Al revisar el LMR, la Comisión tendrá en cuenta la información mencionada en la primera frase si se presenta a más tardar el 26 de septiembre de 2021, o, si no se ha presentado hasta esa fecha, su ausencia.

0232030 Calabacines

(+) La Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria constató que faltaba información sobre la toxicidad de los metabolitos. Al revisar el LMR, la Comisión tendrá en cuenta la información mencionada en la primera frase si se presenta a más tardar el 26 de septiembre de 2021, o, si no se ha presentado hasta esa fecha, su ausencia.

0233010 Melones

(+) La Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria constató que faltaba información sobre la toxicidad de los metabolitos y la estabilidad durante el almacenamiento. Al revisar el LMR, la Comisión tendrá en cuenta la información mencionada en la primera frase si se presenta a más tardar el 26 de septiembre de 2021, o, si no se ha presentado hasta esa fecha, su ausencia.

1011010 Músculo

1011020 Tejido graso

1011030 Hígado

1011040 Riñón

1012010 Músculo

1012020 Tejido graso

1012030 Hígado

1012040 Riñón

1015010 Músculo

1015020 Tejido graso

1015030 Hígado

1015040 Riñón

1020010 de vaca

1020040 de yegua»

- 2) En la parte B del anexo III, se suprime la columna correspondiente al imazalil.
-

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1583 DE LA COMISIÓN**de 25 de septiembre de 2019**

por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, en lo que se refiere a las medidas de ciberseguridad

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002⁽¹⁾, y en particular su artículo 1 y su artículo 4, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) Uno de los principales objetivos del Reglamento (CE) n.º 300/2008 es sentar las bases para una interpretación común del anexo 17 (anexo sobre seguridad) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional⁽²⁾, de 7 de diciembre de 1944, en su décima edición, de 2017, del que todos los Estados miembros de la Unión son signatarios.
- (2) Dicho objetivo ha de alcanzarse mediante: a) el establecimiento de reglas comunes y normas básicas comunes de seguridad aérea, y b) mecanismos para supervisar su cumplimiento.
- (3) Al modificar la legislación aplicable, el propósito consiste en ayudar a los Estados miembros a garantizar el pleno cumplimiento de la última enmienda (enmienda 16) al anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que introdujo nuevas normas en materia de organización nacional y de la autoridad competente (punto 3.1.4) y en materia de medidas preventivas relativas a la ciberseguridad (punto 4.9.1).
- (4) Al transponer estas normas a la legislación de la Unión aplicable en materia de seguridad de la aviación, se garantizará que las autoridades pertinentes establezcan y apliquen procedimientos para compartir con otras autoridades y agencias nacionales, gestores aeroportuarios, compañías aéreas y otras entidades interesadas, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de sus operaciones en materia de, entre otros ámbitos, la ciberseguridad y las medidas aplicables para combatir las ciberamenazas.
- (5) La Directiva (UE) 2016/1148 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽³⁾ establece medidas destinadas a lograr un elevado nivel común de seguridad de las redes y sistemas de información en la Unión a fin de mejorar el funcionamiento del mercado interior. A nivel nacional, las medidas derivadas de la Directiva SRI y del presente Reglamento deben coordinarse para evitar lagunas y duplicaciones de obligaciones.
- (6) Procede, por tanto, modificar el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión⁽⁴⁾ en consecuencia.
- (7) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad de la Aviación Civil previsto en el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

⁽¹⁾ DO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

⁽²⁾ <https://icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>

⁽³⁾ La Directiva (UE) 2016/1148 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2016, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de seguridad de las redes y sistemas de información en la Unión (DO L 194 de 19.7.2016, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO L 299 de 14.11.2015, p. 1).

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 31 de diciembre de 2020.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de septiembre de 2019.

Por la Comisión

El Presidente

Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

El anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 se modifica como sigue:

1) Se añade el punto 1.0.6 siguiente:

«1.0.6. La autoridad competente establecerá y pondrá en práctica procedimientos para compartir con otras autoridades y organismos nacionales, gestores aeroportuarios, compañías aéreas y otras entidades interesadas, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les permita efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de sus operaciones.».

2) Se añade el punto 1.7 siguiente:

«1.7. DEFINICIÓN DE LOS SISTEMAS CRÍTICOS DE TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES Y DE LOS DATOS CRÍTICOS EMPLEADOS PARA LOS FINES DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PROTECCIÓN DE ESTOS FRENTE A LAS CIBERAMENAZAS

1.7.1. La autoridad competente velará por que los gestores aeroportuarios, las compañías aéreas y las entidades definidas en el programa nacional de seguridad de la aviación civil definan y protejan sus sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y los datos críticos frente a ciberataques que pudieran afectar a la seguridad de la aviación civil.

1.7.2. Los gestores aeroportuarios, las compañías aéreas y las entidades definirán en su programa de seguridad, o en cualquier documento pertinente a que este haga referencia, los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y los datos críticos descritos en el punto 1.7.1.

El programa de seguridad, o cualquier documento pertinente a que este haga referencia, detallará las medidas para garantizar la protección frente a los ciberataques mencionados en el punto 1.7.1, así como para garantizar que estos son detectados, que se responde a ellos y que se subsanan sus efectos.

1.7.3. Las medidas detalladas para proteger dichos sistemas y datos frente a actos de interferencia ilícita se definirán, desarrollarán y aplicarán de conformidad con una evaluación del riesgo efectuada por el gestor aeroportuario, la compañía aérea o la entidad, según corresponda.

1.7.4. Cuando una autoridad o un organismo específico sea competente para adoptar medidas relacionadas con las ciberamenazas en un Estado miembro, podrá ser designado como competente para la coordinación o el seguimiento de las disposiciones en materia de ciberseguridad que figuran en el presente Reglamento.

1.7.5. Cuando los gestores aeroportuarios, las compañías aéreas y las entidades definidas en el programa nacional de seguridad de la aviación civil se sometan a requisitos de ciberseguridad independientes derivados de otra legislación nacional o de la legislación de la Unión, la autoridad competente podrá sustituir el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento por el cumplimiento de los elementos incluidos en dichas legislaciones. La autoridad competente deberá coordinarse con las demás autoridades competentes pertinentes para garantizar que los regímenes de supervisión estén coordinados o sean compatibles.».

3) El punto 11.1.2 se sustituye por el texto siguiente:

«11.1.2. El personal especificado a continuación deberá haber superado una verificación de antecedentes reforzada o normal:

a) las personas seleccionadas para efectuar inspecciones, controles de acceso o cualquier otro control de seguridad, o para asumir la responsabilidad de ellos, en cualquier zona que no constituya una zona restringida de seguridad;

b) las personas que tengan acceso no acompañado a la carga y el correo aéreos, el correo y el material de la compañía aérea, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto que hayan sido objeto de los controles de seguridad exigidos;

c) las personas con derechos de administrador o con acceso sin supervisión e ilimitado a los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y los datos críticos descritos en el punto 1.7.1 que se emplean para los fines de la seguridad de la aviación civil de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación, o aquellas personas que hayan sido calificadas como tales en la evaluación del riesgo mencionada en el punto 1.7.3.

Salvo que el presente Reglamento especifique lo contrario, la autoridad competente determinará, con arreglo a las normas nacionales aplicables, si es necesario superar una verificación de antecedentes reforzada o normal.».

4) Se añade el punto 11.2.8 siguiente:

«11.2.8. Formación de personas con funciones y responsabilidades relacionados con las ciberamenazas

11.2.8.1. Las personas que apliquen las medidas establecidas en el punto 1.7.2 tendrán las capacidades y aptitudes necesarias para llevar a cabo sus tareas de manera efectiva. Deberán ser conscientes de los ciberriesgos pertinentes, en la medida en que sea necesario.

11.2.8.2. Las personas que tengan acceso a los datos o los sistemas recibirán una formación laboral adecuada y específica, acorde con sus funciones y sus responsabilidades, que incluirá la toma de conciencia de los riesgos pertinentes cuando su función laboral así lo requiera. La autoridad competente, o la autoridad u organismo establecido en el punto 1.7.4, deberá definir o aprobar el contenido del curso.».

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1584 DE LA COMISIÓN
de 25 de septiembre de 2019

por el que se abre una investigación sobre la posible elusión de las medidas antidumping establecidas por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1343/2013 del Consejo sobre las importaciones de peroxosulfatos (persulfatos) originarios de la República Popular China, y por el que se someten a registro dichas importaciones

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Unión Europea ⁽¹⁾ («Reglamento de base»), y en particular su artículo 13, apartado 3, y su artículo 14, apartado 5,

Una vez informados los Estados miembros,

Considerando lo siguiente:

A. INVESTIGACIÓN DE OFICIO

- (1) La Comisión Europea («la Comisión») ha decidido, por iniciativa propia, de conformidad con el artículo 13, apartado 3, y el artículo 14, apartado 5, del Reglamento de base, investigar la posible elusión de las medidas antidumping establecidas sobre las importaciones de peroxosulfatos (persulfatos) originarios de la República Popular China y someter dichas importaciones a registro.

B. PRODUCTO

- (2) El producto afectado por la posible elusión son peroxosulfatos (persulfatos), incluido el sulfato de peroximonsulfato de potasio, clasificados actualmente en los códigos NC 2833 40 00 y ex 2842 90 80 (código TARIC 2842 90 80 20), originarios de la República Popular China («producto afectado»).
- (3) El producto investigado por posible elusión es el mismo que el definido en el considerando anterior, clasificado actualmente en los mismos códigos que el producto afectado, importado con el código TARIC adicional A820 («producto investigado»).

C. MEDIDAS VIGENTES

- (4) Las medidas actualmente en vigor y posiblemente eludidas son las medidas antidumping establecidas mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1343/2013 del Consejo ⁽²⁾. El 17 de diciembre de 2018 se inició una reconsideración por expiración relativa a estas medidas, que sigue estando pendiente ⁽³⁾.

D. JUSTIFICACIÓN

- (5) La presente investigación sobre la posible elusión de las medidas vigentes se basa en pruebas suficientes de que se están eludiendo las medidas antidumping vigentes mediante una reorganización de las pautas y los canales de venta del producto afectado.
- (6) Las medidas en vigor oscilan entre el 24,5 % y el 71,8 %. Uno de los productores exportadores, ABC Chemicals Co. Ltd Shanghai («ABC»), está sujeto a un derecho del 0 %. Las estadísticas de importación muestran un cambio en las características del comercio tras el establecimiento del derecho antidumping definitivo sobre el producto afectado. Estas estadísticas también muestran que las importaciones procedentes de China están entrando ahora en la Unión principalmente a través de ABC. Sin embargo, las pruebas que obran en poder de la Comisión muestran que ABC ya no fabrica el producto afectado. Además, parece que en julio de 2017 se retiró la licencia de producción de ABC, que no se ha expedido ninguna nueva licencia, y que la empresa está clasificada como empresa de distribución, no como fabricante.

⁽¹⁾ DO L 176 de 30.6.2016, p. 21.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1343/2013 del Consejo, de 12 de diciembre de 2013, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de peroxosulfatos (persulfatos) originarios de la República Popular China tras una reconsideración por expiración en virtud del artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1225/2009 (DO L 338 de 17.12.2013, p. 11).

⁽³⁾ Anuncio de inicio de una reconsideración por expiración de las medidas antidumping aplicables a las importaciones de peroxosulfatos (persulfatos) originarios de la República Popular China (2018/C 454/06) (DO C 454 de 17.12.2018, p. 7).

- (7) No parece haber ninguna causa o justificación económica suficiente para esta canalización de las exportaciones distintas del derecho del 0 % existente para ABC.
- (8) Por otro lado, la Comisión posee suficientes pruebas de que se están socavando los efectos correctores de las medidas antidumping vigentes sobre el producto afectado tanto en lo que respecta a las cantidades como a los precios. Al parecer, volúmenes significativos de importaciones del producto investigado han sustituido a las importaciones del producto afectado. Además, la Comisión posee suficientes pruebas de que el precio de las importaciones del producto investigado es inferior al precio no perjudicial determinado en la investigación que llevó a la imposición de las medidas vigentes.
- (9) Por último, la Comisión ha obtenido suficientes pruebas de que los precios del producto investigado son objeto de dumping en relación con el valor normal determinado con anterioridad.
- (10) Si, en el curso de la investigación y a la luz de lo establecido en el artículo 13 del Reglamento de base, se aprecia la existencia de otras prácticas de elusión, aparte de la mencionada anteriormente, la investigación podrá hacerse extensiva a las mismas.

E. PROCEDIMIENTO

- (11) Habida cuenta de lo expuesto, la Comisión ha concluido que existen pruebas suficientes para justificar la apertura de una investigación con arreglo al artículo 13, apartado 3, del Reglamento de base y someter a registro las importaciones de los productos investigados, conforme al artículo 14, apartado 5, de dicho Reglamento.
- (12) Se comunicará a las autoridades de la República Popular China la apertura de la investigación.

a) Plazos

- (13) En aras de una gestión correcta, deben establecerse plazos durante los cuales:
- las partes puedan darse a conocer a la Comisión, exponer sus puntos de vista por escrito y enviar sus respuestas al cuestionario o cualquier otra información que deba tenerse en cuenta durante la investigación,
 - y las partes puedan pedir por escrito ser oídas por la Comisión.
- (14) Se señala que el ejercicio de los derechos de procedimiento establecidos en el Reglamento de base depende de que las partes se den a conocer en los plazos fijados en el artículo 3 del presente Reglamento.

b) Cuestionarios

- (15) A fin de obtener la información que considere necesaria para su investigación, la Comisión enviará un cuestionario a ABC, a la que se pedirá que responda a dicho cuestionario en el plazo establecido en el artículo 3, apartado 2, del presente Reglamento.

c) Recopilación de información y celebración de audiencias

- (16) Las partes interesadas se darán a conocer poniéndose en contacto con la Comisión dentro del plazo fijado en el artículo 3, apartado 1, del presente Reglamento.
- (17) Se invita a todas las partes, incluidas la industria de la Unión, los importadores y todas las asociaciones pertinentes, a que den a conocer sus puntos de vista por escrito y a que aporten elementos de prueba, a condición de que los presenten en el plazo previsto en el artículo 3, apartado 2. Además, la Comisión podrá oír a las partes, siempre que lo soliciten por escrito y demuestren que existen motivos concretos para ser oídas.

F. REGISTRO

- (18) Con arreglo al artículo 14, apartado 5, del Reglamento de base, las importaciones del producto investigado deben someterse a registro para que, si a raíz de la investigación se determina que existe elusión, puedan recaudarse retroactivamente derechos antidumping de un importe adecuado a partir de la fecha en la que se haya impuesto la obligación de registro de estas importaciones.

- (19) Podrán derivarse obligaciones futuras de los resultados de la investigación. Habida cuenta de la información disponible en la fase actual y, en concreto, del indicio de que determinadas empresas sujetas actualmente al tipo de derecho residual del 71,8 % (código TARIC adicional A999), o sujetas a un tipo de derecho individual, venden sus productos a través de la empresa ABC (que está sujeta a un derecho del 0 %), el importe de la posible obligación futura se fija en el nivel del derecho residual, es decir, en el 71,8 % *ad valorem* sobre el valor cif de importación del producto investigado, importado con el código TARIC adicional A820.

G. FALTA DE COOPERACIÓN

- (20) Si una parte interesada deniega el acceso a la información necesaria, no facilita dicha información en los plazos establecidos u obstaculiza de forma significativa la investigación, las conclusiones, positivas o negativas, podrán formularse a partir de los datos disponibles, de conformidad con el artículo 18 del Reglamento de base.
- (21) Si se comprueba que alguna de las partes interesadas ha facilitado información falsa o engañoso, se hará caso omiso de esa información y podrán utilizarse los datos disponibles, de conformidad con el artículo 18 del Reglamento de base.
- (22) Si una parte interesada no coopera o solo coopera parcialmente y, como consecuencia de ello, las conclusiones se basan en los datos disponibles, conforme a lo dispuesto en el artículo 18 del Reglamento de base, el resultado podrá ser menos favorable para ella de lo que habría sido si hubiera cooperado.

H. CALENDARIO DE LA INVESTIGACIÓN

- (23) La investigación finalizará, de conformidad con el artículo 13, apartado 3, del Reglamento de base, en el plazo de nueve meses a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

I. TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES

- (24) Cabe señalar que todo dato recogido en la presente investigación será tratado de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos.
- (25) En el sitio web de la Dirección General de Comercio figura un aviso de protección de datos que informa a todos los particulares acerca del tratamiento de los datos personales en el marco de las actividades de defensa comercial de la Comisión: <http://ec.europa.eu/trade/policy/accessing-markets/trade-defence/>

J. CONSEJERO AUDITOR

- (26) Las partes podrán solicitar la intervención del Consejero Auditor en los procedimientos comerciales. El Consejero Auditor revisa las solicitudes de acceso al expediente, las controversias sobre la confidencialidad de los documentos, las solicitudes de ampliación de los plazos y cualquier otra petición sobre los derechos de defensa de las partes y las terceras partes que pueda formularse durante el procedimiento.
- (27) El Consejero Auditor podrá celebrar audiencias con las partes y mediar entre ellas y los servicios de la Comisión para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de defensa de las partes.
- (28) Toda solicitud de audiencia con el Consejero Auditor deberá hacerse por escrito, especificando los motivos. El Consejero Auditor examinará los motivos de las solicitudes. Estas audiencias solo deben celebrarse si las cuestiones no han sido resueltas con los servicios de la Comisión a su debido tiempo.
- (29) Toda solicitud deberá presentarse en su momento y con prontitud, a fin de no estorbar el correcto desarrollo de los procedimientos. Para ello, las partes deberán solicitar la intervención del Consejero Auditor lo antes posible una vez que haya surgido el motivo que justifique su intervención. En principio, los plazos establecidos en el artículo 3 del presente Reglamento para solicitar audiencia con los servicios de la Comisión se aplicarán *mutatis mutandis* a las solicitudes de audiencia con el Consejero Auditor. Cuando las solicitudes de audiencia se presenten fuera de los plazos pertinentes, el Consejero Auditor examinará también los motivos del retraso, la naturaleza de las cuestiones planteadas y la incidencia de esas cuestiones sobre los derechos de defensa, teniendo debidamente en cuenta los intereses de la buena administración y la finalización puntual de la investigación.

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

- (30) Las partes podrán encontrar más información y los datos de contacto en las páginas del Consejero Auditor en el sitio web de la Dirección General de Comercio: <http://ec.europa.eu/trade/trade-policy-and-you/contacts/hearing-officer/>

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Se abre una investigación de conformidad con el artículo 13, apartado 3, del Reglamento de base, a fin de determinar si las importaciones en la Unión de peroxosulfatos (persulfatos), incluido el sulfato de peroximonosulfato de potasio, clasificado actualmente en los códigos NC 2833 40 00 y ex 2842 90 80 (código TARIC 2842 90 80 20), originarios de la República Popular China, importados con el código TARIC adicional A820, están eludiendo las medidas impuestas por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1343/2013.

Artículo 2

1. Las autoridades aduaneras de los Estados miembros adoptarán, con arreglo al artículo 13, apartado 3, y al artículo 14, apartado 5, del Reglamento de base, las medidas adecuadas para registrar las importaciones en la Unión indicadas en el artículo 1 del presente Reglamento.
2. El registro expirará nueve meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

Artículo 3

1. Las partes se darán a conocer poniéndose en contacto con la Comisión en el plazo de 15 días a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
2. Para que sus observaciones puedan ser tomadas en cuenta en la investigación, y a menos que se especifique otra cosa, las partes deberán presentar sus puntos de vista por escrito y enviar sus respuestas al cuestionario o cualquier otra información en el plazo de 37 días a partir de la fecha de publicación del presente Reglamento en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
3. Las partes podrán solicitar asimismo ser oídas por la Comisión en ese mismo plazo de 37 días.
4. La información presentada a la Comisión con vistas a las investigaciones de defensa comercial deberá estar libre de derechos de autor. Las partes, antes de presentar a la Comisión información o datos sujetos a derechos de autor de terceros, deberán solicitar al titular de dichos derechos un permiso específico que autorice, de forma explícita, lo siguiente: a) la utilización por parte de la Comisión de la información y los datos necesarios para el presente procedimiento de defensa comercial; y b) el suministro de la información y/o los datos a las partes en la presente investigación de forma que les permitan ejercer su derecho de defensa.
5. Toda la información presentada por escrito para la que se solicite un trato confidencial, con inclusión de la información solicitada en el presente Reglamento, los cuestionarios cumplimentados y la correspondencia de las partes, deberá llevar la indicación «Limited» (difusión restringida) ⁽¹⁾. Se invita a las partes que presenten información en el transcurso de esta investigación a que indiquen los motivos para solicitar un trato confidencial.
6. Las partes que faciliten información de difusión restringida deberán proporcionar resúmenes no confidenciales de dicha información, con arreglo al artículo 19, apartado 2, del Reglamento de base, con la indicación «For inspection by interested parties» (para inspección por las partes interesadas). Esos resúmenes deben ser suficientemente detallados para permitir una comprensión razonable del contenido de la información facilitada con carácter confidencial.
7. Si una parte que presenta información confidencial no justifica suficientemente una solicitud de trato confidencial, o si presenta la información sin un resumen no confidencial con el formato y la calidad requeridos, la Comisión podrá no tener en cuenta esa información, salvo que pueda demostrar de manera satisfactoria, a partir de fuentes apropiadas, que dicha información es correcta.
8. Se invita a las partes interesadas a que envíen toda la información y las solicitudes mediante TRON.tdi (<https://tron.trade.ec.europa.eu/tron/tdi>), incluidas las copias escaneadas de los poderes notariales y las certificaciones, con excepción de las respuestas voluminosas, que se entregarán, en CD-R o DVD, en mano o por correo certificado.

Para acceder a TRON.tdi, las partes interesadas necesitan una cuenta en EU Login. Las instrucciones sobre cómo registrarse y utilizar TRON.tdi figuran en: <https://webgate.ec.europa.eu/tron/resources/documents/gettingStarted.pdf>.

⁽¹⁾ Un documento con la indicación «Limited» se considera confidencial con arreglo al artículo 19 del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 176 de 30.6.2016, p. 21) y al artículo 6 del Acuerdo de la OMC relativo a la aplicación del artículo VI del GATT de 1994 (Acuerdo Antidumping). Dicho documento está también protegido con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 145 de 31.5.2001, p. 43).

Al utilizar TRON.tdi o el correo electrónico, las partes interesadas manifiestan su acuerdo con las normas aplicables a la información presentada por medios electrónicos contenidas en el documento «CORRESPONDENCIA CON LA COMISIÓN EUROPEA EN CASOS DE DEFENSA COMERCIAL», publicado en el sitio web de la Dirección General de Comercio: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/june/tradoc_148003.pdf. Las partes interesadas deberán indicar su nombre, dirección y número de teléfono, así como una dirección de correo electrónico válida, y asegurarse de que esta última sea una dirección de correo electrónico oficial de la empresa, que funcione y se consulte a diario. Una vez facilitados los datos de contacto, la Comisión se comunicará con las partes interesadas únicamente por correo electrónico, a no ser que estas soliciten expresamente recibir todos los documentos de la Comisión por otro medio de comunicación, o que la naturaleza del documento que se vaya a enviar exija que se envíe por correo certificado. En relación con otras normas y otra información sobre la correspondencia con la Comisión, incluidos los principios que se aplican a la información presentada por correo electrónico, las partes interesadas deberán consultar las instrucciones de comunicación con las partes interesadas mencionadas anteriormente.

Dirección de la Comisión para la correspondencia:

Comisión Europea

Dirección General de Comercio

Dirección H

Despacho: CHAR 04/039

1049 Bruselas

BÉLGICA

TRON.tdi: <https://tron.trade.ec.europa.eu/tron/TDI>

Correo electrónico: TRADE-R707@ec.europa.eu

Artículo 4

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de septiembre de 2019.

Por la Comisión

El Presidente

Jean-Claude JUNCKER

DECISIONES

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1585 DE LA COMISIÓN

de 24 de septiembre de 2019

sobre el establecimiento de normas de distribución del tráfico de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo para los aeropuertos de Ámsterdam Schiphol y Ámsterdam Lelystad

[notificada con el número C(2019) 6816]

(El texto en lengua neerlandesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad ⁽¹⁾, y en particular su artículo 19, apartado 3.

Previa consulta al comité indicado en el artículo 25, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Tras una notificación previa, posteriormente retirada ⁽²⁾, las autoridades neerlandesas notificaron a la Comisión, mediante un correo electrónico de 25 de marzo de 2019 ⁽³⁾, de conformidad con el artículo 19, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, su intención de establecer determinadas normas de distribución del tráfico para los aeropuertos de Ámsterdam Schiphol y Ámsterdam Lelystad en los Países Bajos (denominados en lo sucesivo el aeropuerto de Schiphol o Schiphol, o el aeropuerto de Lelystad o Lelystad, respectivamente) mediante la adopción de un proyecto de Decreto Ministerial y un proyecto de Orden del Ministerio de Infraestructuras y Gestión del Agua. Mediante un correo electrónico de 29 de marzo de 2019 ⁽⁴⁾, las autoridades neerlandesas presentaron una versión modificada del proyecto de Decreto Ministerial y del proyecto de Orden del Ministerio de Infraestructuras y Gestión del Agua ⁽⁵⁾, junto con los demás elementos que ya contenía la notificación de 25 de marzo de 2019.
- (2) La información presentada por las autoridades neerlandesas incluía, en forma de anexos, cuatro estudios: 1) la demanda de capacidad en Schiphol en 2023; 2) la demanda de capacidad en Schiphol en 2030; 3) la negociación secundaria en Schiphol ⁽⁶⁾ y 4) las operaciones de distribución de las compañías aéreas.
- (3) El 12 de abril de 2019 la Comisión publicó un resumen de las normas de distribución del tráfico previstas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽⁷⁾ e invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones al respecto.
- (4) Mediante cartas de 3 de julio de 2019 ⁽⁸⁾ y 11 de julio de 2019 ⁽⁹⁾, las autoridades neerlandesas presentaron una enmienda a la notificación, destinada a tener en cuenta las inquietudes planteadas por los servicios de la Comisión. Mediante la misma carta de 11 de julio de 2019, así como con un correo electrónico de 16 de julio de 2019 ⁽¹⁰⁾, las autoridades neerlandesas notificaron otros elementos objetivos relacionados con la notificación, en relación con la accesibilidad de los aeropuertos, así como con las intenciones de dichas autoridades en relación con el plazo en el que el aeropuerto de Lelystad se abriría a las operaciones comerciales.

⁽¹⁾ DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

⁽²⁾ El 12 de julio de 2018, las autoridades neerlandesas notificaron a la Comisión una primera serie de normas de distribución del tráfico para los aeropuertos de Schiphol y Lelystad. Esta notificación fue retirada por las autoridades neerlandesas el 4 de diciembre de 2018.

⁽³⁾ Registrada con la referencia Ares (2019)2057632.

⁽⁴⁾ Registrada con la referencia Ares (2019)2256246.

⁽⁵⁾ Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.

⁽⁶⁾ Estos tres estudios han sido realizados por la consultora Seo Ámsterdam Economics.

⁽⁷⁾ DO C 136 de 12.4.2019, p. 26.

⁽⁸⁾ Registrada con la referencia Ares (2019)4236859.

⁽⁹⁾ Registrada con la referencia Ares (2019)4595066.

⁽¹⁰⁾ Registrada con la referencia Ares (2019) 4595552.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA Y OBJETIVO ESTABLECIDO POR LAS AUTORIDADES NEERLANDESAS

2.1. Descripción de la medida

- (5) El proyecto de normas de distribución del tráfico entre los aeropuertos de Schiphol y Lelystad comprende los siguientes elementos:
- a) el aeropuerto de Lelystad, que las autoridades neerlandesas tienen previsto abrir a las operaciones comerciales antes de finales de 2020, será designado como un aeropuerto coordinado en el sentido del Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo⁽¹¹⁾ (en lo sucesivo, «Reglamento relativo a las franjas horarias») a partir de la entrada en vigor del Decreto Ministerial. Aeropuerto de Lelystad,
 - b) sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento relativo a las franjas horarias, una compañía aérea tendrá prioridad para pedir franjas horarias en el aeropuerto de Lelystad para despegar o aterrizar en la medida en que dicha compañía aérea:
 - haya transferido franjas horarias históricas en el aeropuerto de Schiphol a otra compañía aérea o las haya devuelto al coordinador de las franjas horarias, o bien
 - se comprometa a utilizar en lo sucesivo las franjas horarias históricas del aeropuerto de Schiphol para realizar vuelos de conexión;
 - c) la norma descrita en la letra b) anterior solamente se aplica a las franjas horarias del aeropuerto de Schiphol que se utilizaron en el anterior período de programación correspondiente o en al menos tres de los cuatro anteriores períodos de programación correspondientes para realizar vuelos directos a destino.
- (6) Los «vuelos de conexión» y los «vuelos directos a destino» se definirán mediante una Orden del Ministerio de Infraestructuras y Gestión del Agua. Además, deben establecerse normas relativas a los criterios que deben cumplir estos vuelos. Los vuelos deben clasificarse cada dos años con arreglo a dichos criterios, y cualquier nueva clasificación debe anunciarse como mínimo un año antes de su entrada en vigor. La medida notificada incluye un proyecto de Orden basado en esta habilitación (véanse los considerandos 13 a 21 siguientes).
- (7) El proyecto de normas de distribución del tráfico no exige que sea necesario que se correspondan los días y las horas de la capacidad utilizada en el aeropuerto de Lelystad, por una parte, y de las franjas horarias pertenientes del aeropuerto de Schiphol, por otra, que se hayan transferido, devuelto o destinado a un uso distinto de conformidad con la norma descrita en el considerando 5, letra b), anterior.
- (8) Toda compañía aérea que invoque el artículo 2, apartado 2, del proyecto de Decreto [es decir, la norma descrita en el considerando 5, letra b), anterior] deberá informar al Ministerio, al coordinador de franjas horarias y, en su caso, a la compañía aérea receptora, indicando las franjas horarias del aeropuerto de Schiphol que se ven afectadas. Cuando informe al Ministerio, la compañía aérea deberá demostrar que se cumplen los requisitos descritos en el artículo 2, apartado 5, del proyecto de Decreto [considerando 5, letra c), anterior].
- (9) De conformidad con el artículo 3, apartado 1, del proyecto de Decreto, las franjas horarias históricas contempladas en su artículo 2, apartado 2 [descritas en el considerando 5, letra b), anterior], deben utilizarse exclusivamente para los vuelos de conexión.
- (10) En los apartados 2, 3 y 4 del artículo 3 del proyecto de Decreto Ministerial se añaden las disposiciones siguientes:
- «2) Durante el período de aplicación del presente Decreto, una compañía aérea que posea las franjas horarias históricas a que se hace referencia en el apartado 1 deberá efectuar al menos el mismo número de vuelos de conexión que en el período de programación correspondiente antes de haber obtenido dichas franjas horarias, tras su transferencia con arreglo al artículo 2, apartado 2, letra a), o antes de la aplicación del artículo 2, apartado 2, letra b) a esas franjas horarias, según proceda, incrementadas por un número igual al número de dichas franjas horarias.
- No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, y en las condiciones establecidas en el apartado 3, dicha compañía aérea podrá reducir el número de vuelos de conexión en caso de que disminuya el número total de franjas horarias que posee.
- 3) Ninguna compañía aérea que posea las franjas horarias históricas a que se hace referencia en el apartado 1, y sin perjuicio de lo dispuesto en dicho apartado, podrá en ningún momento disminuir la proporción de vuelos de conexión entre todos los vuelos operados gracias a otras franjas horarias en el aeropuerto de Schiphol, con respecto a la proporción que existía antes de que la compañía aérea hubiera obtenido las franjas horarias históricas en cuestión, después de su transferencia con arreglo al artículo 2, apartado 2, letra a), o antes de la aplicación del artículo 2, apartado 2, letra b), a dichas franjas horarias, según proceda.

⁽¹¹⁾ Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

- 4) Cuando las franjas horarias del aeropuerto de Schiphol sean propiedad de más de una empresa dentro de un determinado conjunto integrado por:
- una empresa matriz y todas sus filiales o, en su defecto,
 - todas las filiales de la misma empresa matriz,
- cada uno de los conjuntos de empresas se considerará como una única compañía aérea a efectos de lo establecido en los apartados 2 y 3.»
- (11) De conformidad con el artículo 2, apartados 3 y 4, del proyecto de Decreto Ministerial, la prioridad mencionada en su artículo 2, apartado 2, [considerando 5, letra b), anterior] se aplica a dos tramos de franjas horarias en el aeropuerto de Lelystad, a saber, hasta, e incluidas, 10 000 franjas horarias, y de 10 001 a 25 000 franjas horarias.
- (12) De conformidad con su artículo 7, el Decreto entrará en vigor en la fecha que se determine mediante una Decisión Real, con excepción del artículo 2, apartado 4, que entrará en vigor a partir de la fecha en que la Comisión Europea apruebe este apartado específico con arreglo a una presentación independiente en aplicación del artículo 19, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, y haya publicado su decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
- (13) En el proyecto de Orden del Ministerio se definen los «vuelos de conexión» por referencia al destino de cada vuelo. Los criterios son los siguientes:
- un porcentaje de pasajeros en tránsito medio de todos los vuelos procedentes del aeropuerto de Schiphol de al menos el 10 %, medido en los cinco años naturales anteriores a la publicación de la clasificación y más de diez vuelos al año en los tres años anteriores a la publicación de la clasificación, o bien
 - destinos en las zonas definidas en el artículo 1, apartado 1, del «Aanwijzingsregeling risicovluchten», que designa los denominados «vuelos de riesgo» que precisan un control aduanero.
- (14) En el anexo 1 del proyecto de Orden se enumeran los destinos correspondientes a estos criterios.
- (15) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1, apartado 3, del proyecto de Orden, un destino no incluido en el anexo 1 se considerará como un «destino de conexión» durante un período solicitado, de hasta un máximo de 5 años, si una compañía aérea puede justificar previamente ante el Ministerio que el destino será cubierto por sus vuelos con un porcentaje de pasajeros en tránsito medio de al menos el 10 % para el número de temporadas solicitadas.
- (16) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1, apartado 4, del proyecto de Orden, una compañía aérea podrá, en cualquier caso, cumplir el requisito establecido en el apartado 3 demostrando que se está cubriendo un destino con vuelos con un porcentaje de pasajeros en tránsito medio de al menos el 10 %, medido durante los cinco años naturales anteriores a la solicitud mencionada en el apartado 3, en un aeropuerto de la Unión Europea.
- (17) Los destinos que se consideren destinos de conexión con arreglo al apartado 3 se publicarán en el Boletín Oficial del Estado.
- (18) En el anexo 2 del proyecto de Orden del Ministerio se enumeran asimismo los destinos designados como «vuelos directos a destino» con arreglo a los criterios siguientes:
- un porcentaje de pasajeros en tránsito medio de todos los vuelos desde el aeropuerto de Schiphol inferior al 10 %, medido durante los cinco años naturales anteriores a la publicación de la clasificación,
 - más de diez vuelos al año en los tres años anteriores a la publicación de la clasificación.
- (19) El artículo 3 del proyecto de Orden hace referencia a las normas relativas a la valoración de las pruebas del porcentaje de pasajeros en tránsito pertinentes para la aplicación de la Orden.
- (20) De conformidad con el artículo 3, apartado 1, puede presentarse al Ministerio cualquier dato verificable relativo al porcentaje de pasajeros en tránsito de vuelos y destinos, que se tendrá en cuenta a la hora de designar los vuelos como vuelos de conexión o directos a destino.
- (21) El artículo 3, apartado 2, establece que, en cualquier caso, en lo que respecta a los datos a que se refiere el apartado 1, los pasajeros que lleguen al aeropuerto de Schiphol y se dirijan, en las 24 horas posteriores a la llegada, a un destino diferente al origen del vuelo anterior, se considerarán pasajeros en conexión.

2.2. Objetivo de la medida establecida por las autoridades neerlandesas

- (22) Según las autoridades neerlandesas, el objetivo del proyecto de normas de distribución del tráfico consiste en privilegiar los vuelos de conexión a la hora de asignar capacidad en el aeropuerto de Schiphol. La amplia red de destinos intercontinentales no podría cubrirse si el aeropuerto de Schiphol no fuera un centro de distribución de tráfico aéreo continental e intercontinental. Estas dos funciones, cubrir destinos intercontinentales y operar una red europea para pasajeros en conexión de vuelos, son indisolubles y forman en conjunto la función de centro de distribución de tráfico aéreo continental e intercontinental de Schiphol.
- (23) Este objetivo se basa en el límite de 500 000 movimientos al año en el aeropuerto de Schiphol hasta finales de 2020, establecidos en el «Acuerdo de Alders». Este acuerdo se alcanzó en 2008 entre las partes interesadas (es decir, el sector de la aviación, las autoridades públicas y los residentes). Pretende alcanzar un equilibrio entre el crecimiento del sector de la aviación y la viabilidad y la seguridad y sostenibilidad medioambientales.
- (24) El límite de 500 000 movimientos al año en el aeropuerto de Schiphol ya se alcanzó en 2018. En consecuencia, las autoridades neerlandesas consideran que la capacidad disponible para transferir tráfico al aeropuerto de Schiphol solamente puede incrementarse mediante una distribución del tráfico entre dicho aeropuerto y el de Lelystad, ya que este último tiene capacidad para albergar tráfico que no requiera condiciones e instalaciones tales como las que ofrece el aeropuerto de Schiphol.
- (25) A tal efecto, el aeropuerto de Lelystad albergaría el tráfico de vuelos directos a destino procedente del aeropuerto de Schiphol, con lo que se mejoraría la función de conexión de este último aeropuerto.
- (26) El proyecto de normas de distribución del tráfico no obliga a las compañías aéreas a trasladar sus vuelos desde Schiphol, sino que más bien se basa en incentivos para la reubicación del tráfico directo a destino.
- (27) Según las autoridades neerlandesas, la medida notificada debe considerarse en relación con la gran importancia económica y estratégica del mantenimiento de grandes centros de distribución de tráfico aéreo en la Unión. Según las autoridades neerlandesas, el aeropuerto de Schiphol es uno de los mayores centros de distribución de tráfico aéreo de la parte noroccidental de la Unión, y un pilar fundamental para la economía y la conectividad de los Países Bajos. En 2017, 48,6 millones de pasajeros procedentes de ciudades europeas viajaron desde el aeropuerto de Schiphol o hacia él, y el 31 % de ellos conectaron con otro vuelo en Schiphol. Además, 19,7 millones de pasajeros no europeos viajaron desde o hacia Schiphol. De estos pasajeros, aproximadamente el 60 % eran pasajeros en conexión. Las autoridades neerlandesas hacen referencia a la importancia que la Comisión Europea reconoce a la existencia de grandes centros de distribución de tráfico aéreo en el territorio de la UE en su política exterior de aviación ⁽¹²⁾.
- (28) Las autoridades neerlandesas consideran que una red de rutas europeas desde Schiphol que preste servicio a destinos continentales e intercontinentales es esencial para mantener y desarrollar este importante centro de distribución de tráfico aéreo de la UE. Creen que la función de centro de distribución de tráfico aéreo de Schiphol es un interés público vital que debe mantenerse y reforzarse ⁽¹³⁾. Esto es importante habida cuenta de la vulnerabilidad del centro de distribución de tráfico aéreo a un declive de la red de rutas continentales e intercontinentales.
- (29) Según las autoridades neerlandesas, esta vulnerabilidad se debe más concretamente al pequeño tamaño del mercado interior, en términos de pasajeros que residen en los Países Bajos, para el tráfico intercontinental y en tránsito. En segundo lugar, se necesita una infraestructura especializada para las compañías aéreas con tráfico intercontinental y en tránsito, para las que, en determinadas situaciones, como los vuelos de riesgo, no existe ninguna otra alternativa razonable en otro aeropuerto situado en los Países Bajos. En tercer lugar, las autoridades neerlandesas alegan que si el aeropuerto perdiera su función de centro de distribución de tráfico aéreo, la capacidad en asientos y las frecuencias se resentirían durante años.
- (30) Las autoridades neerlandesas también hacen referencia al paquete global de medidas que se ha adoptado para aplicar el denominado «enfoque equilibrado» establecido por el Reglamento (UE) n.º 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁴⁾. Las autoridades neerlandesas explican que estas medidas quedan reflejadas en el mencionado «Acuerdo de Alders» de 2008, y se reafirmaron en el Libro Blanco sobre la aviación neerlandesa (2009), en el Programa de Acción de Schiphol (2016) y en el Acuerdo de Coalición (2017).
- (31) Como ya se ha mencionado, en 2018 ya se alcanzó el umbral de 500 000 movimientos de aeronaves en Schiphol. Además, según las autoridades neerlandesas, la capacidad disponible en el aeropuerto de Eindhoven ha sido rápidamente absorbida por tráfico adicional no transferido desde el aeropuerto de Schiphol. No han existido suficientes incentivos para que las compañías aéreas que se trasladaban a Eindhoven devolvieran por iniciativa propia sus franjas horarias de Schiphol al coordinador de franjas horarias.

⁽¹²⁾ Política exterior de aviación de la UE: responder a desafíos futuros, COM(2012)556 final de 27 de septiembre de 2012.

⁽¹³⁾ Programa de Acción de Schiphol (2016).

⁽¹⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE (DO L 173 de 12.6.2014, p. 65).

- (32) En este contexto, las autoridades neerlandesas consideran necesario seguir desarrollando y aplicando el paquete de medidas. Esta aplicación está estructurada en torno a una serie de elementos, a saber: a) una visión a largo plazo del transporte aéreo; b) medidas de seguridad; c) medidas relativas al espacio aéreo; d) medidas operativas; e) medidas de atenuación de las molestias; f) medidas de sostenibilidad y g) medidas de selectividad.
- (33) Las normas de distribución del tráfico forman parte de un plan más amplio de desarrollo del aeropuerto de Lelystad, con una capacidad máxima de 45 000 movimientos de aeronaves anuales. Esta capacidad se alcanzará en dos fases: la primera fase será de 25 000 movimientos anuales, que se alcanzarán en torno a 2033. Cuando se ponga en marcha el aeropuerto de Lelystad en 2020, el aeropuerto podrá realizar un máximo anual de 4 000 despegues y aterrizajes. Se espera que este número aumente hasta un máximo de 7 000 en 2021 y de 10 000 en 2022. La segunda fase permitirá un crecimiento hasta los 45 000 movimientos anuales, que se alcanzarán en torno a 2043.

2.3. Observaciones de las autoridades neerlandesas sobre la compatibilidad del proyecto de normas de distribución del tráfico con el artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y con el Reglamento relativo a las franjas horarias

- (34) Las autoridades neerlandesas consideran que se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.
- (35) Las autoridades neerlandesas realizaron una consulta en internet sobre el proyecto de normas de distribución del tráfico entre el 16 de enero y el 6 de febrero de 2019. También se hicieron públicos la exposición de motivos y los estudios pertinentes en beneficio de las partes interesadas. Las principales preocupaciones en relación con el proyecto de normas de distribución del tráfico resultantes de la consulta fueron las siguientes: a) su proporcionalidad en relación con la limitada capacidad del aeropuerto de Lelystad que restringe las posibilidades de negocio de las compañías aéreas, b) su posible impacto discriminatorio en relación con el tipo de tráfico y la identidad de las compañías aéreas, y c) la distribución de las fuerzas del mercado.
- (36) Las autoridades neerlandesas subrayan que, además de la consulta de las partes interesadas, revisaron el proyecto de normas de distribución del tráfico en una serie de ámbitos: a) la introducción de una «disposición contra el uso indebido» para garantizar que se cumpla el objetivo de incrementar la conectividad internacional; b) el tratamiento específico de los «vuelos de riesgo», es decir, los vuelos procedentes de determinados destinos que requieran un control aduanero completo a su llegada a los Países Bajos y que, en consecuencia, deben ser ubicados en el aeropuerto de Schiphol; y c) aclaraciones sobre la información necesaria para justificar el porcentaje de pasajeros en tránsito de un nuevo destino.
- (37) Por lo que se refiere a la accesibilidad y las infraestructuras, las autoridades neerlandesas consideran que ambos aeropuertos prestan servicio a Ámsterdam y a la aglomeración urbana de Randstad, y que la distancia entre los dos aeropuertos es de 57 km por la autopista A6 y puede cubrirse en 90 minutos. Los dos aeropuertos también están conectados por transporte público. El viaje en tren entre la estación central de Lelystad y la estación central de Ámsterdam dura 38 minutos, y entre la estación central de Lelystad y Schiphol dura 42 minutos. El viaje desde la estación central de Lelystad hasta el aeropuerto de Lelystad dura 15 minutos en autobús. Cuando se abra el aeropuerto de Lelystad se introducirá un servicio de transporte en autobús entre la estación central de Lelystad y el aeropuerto de Lelystad que durará 10 minutos. En función de los horarios de vuelo del aeropuerto, este autobús saldrá a intervalos de 30 minutos. Además, ya se ha decidido ampliar de dos a tres carriles la autopista A6 hasta el aeropuerto de Lelystad y construir una salida al aeropuerto a partir de 2021.
- (38) Las autoridades neerlandesas indican que el aeropuerto de Lelystad ofrece los servicios necesarios y es adecuado para gestionar tráfico de categoría C de la OACI/AESA⁽¹⁵⁾. Además, existen cuatro puestos de estacionamiento disponibles. El LVNL se encargará del control del tráfico aéreo. El aeropuerto prestará servicios de asistencia en tierra y de asistencia a los pasajeros. El aeropuerto no estará abierto a los vuelos nocturnos, y no se han previsto instalaciones para operaciones de transporte aéreo de carga y los vuelos intercontinentales con aeronaves de «fuselaje ancho».
- (39) Las autoridades neerlandesas consideran que el proyecto de normas de distribución del tráfico no perjudica indebidamente las oportunidades comerciales, ya que, en concreto, las compañías aéreas no están obligadas a reubicar sus actividades de Schiphol a Lelystad. Por otra parte, pueden cubrirse todos los destinos desde el aeropuerto de Lelystad y el horario de 6.00 a 23.00 horas (hora local) permite flexibilidad para utilizar todo el período.

⁽¹⁵⁾ Dado que la pista tendrá una anchura de 45 metros, el aeropuerto será adecuado para aeronaves especiales como los Boeing 737 y los Airbus A320 y A321.

- (40) Según las autoridades neerlandesas, el proyecto de normas de distribución del tráfico prevé la posibilidad de que las compañías aéreas desarrollen nuevas rutas. Cuando una compañía aérea pueda justificar que va a cubrir un nuevo destino desde el aeropuerto de Schiphol, con vuelos con una cuota de al menos el 10 % de pasajeros en conexión de vuelos, dicho destino se considerará parte de la lista de destinos de conexión.
- (41) Las autoridades neerlandesas presentan el estudio realizado por el consultor Seo Ámsterdam Economics. El objetivo del estudio es ayudar a las autoridades neerlandesas a establecer el umbral más adecuado para definir un vuelo como un vuelo de conexión, de manera que se alcance un equilibrio entre el objetivo de minimizar el impacto sobre el mercado y maximizar la eficacia de la norma. El análisis incluye el número total de destinos y movimientos de aeronaves, y los movimientos de aeronaves y las rutas afectadas con respecto a cada compañía aérea que opera actualmente desde el aeropuerto de Schiphol. El estudio examina los efectos de los distintos umbrales en la consecución del objetivo de la medida y la posibilidad de que las distintas compañías aéreas la utilicen para obtener prioridad en el aeropuerto de Lelystad.
- (42) Por lo que se refiere a los nuevos entrantes, los criterios del Reglamento relativo a las franjas horarias se aplicarán desde la apertura del aeropuerto de Lelystad al tráfico comercial, entendiéndose que el aeropuerto de Lelystad será un aeropuerto coordinado a partir de ese momento. Sin perjuicio de la aplicación de estos criterios, el proyecto de normas de distribución del tráfico establece una prioridad en la asignación de franjas horarias en el aeropuerto de Lelystad para las compañías que hayan recurrido al artículo 2, apartado 2, del Decreto.
- (43) El proyecto de normas de distribución del tráfico no implica ninguna discriminación directa o indirecta entre compañías aéreas por motivos de nacionalidad y de identidad o entre destinos. El proyecto de normas de distribución del tráfico se basa en criterios objetivos, y todas las compañías aéreas que cubren un destino específico reciben el mismo trato, sin discriminación. El proyecto de normas de distribución del tráfico no obliga a las compañías aéreas a reubicar vuelos del aeropuerto de Schiphol al de Lelystad.
- (44) Las autoridades neerlandesas indican que la diferencia entre destinos no implica por sí misma ninguna discriminación. La diferencia puede justificarse objetivamente, sobre la base de los objetivos legítimos de calidad de red y promoción de las funciones de centro de distribución de tráfico aéreo de Schiphol.
- (45) Las autoridades neerlandesas consideran que el proyecto de normas de distribución del tráfico es proporcionado. El aeropuerto de Lelystad será un aeropuerto coordinado desde el momento de su apertura a las operaciones comerciales y la prioridad establecida en las normas de distribución del tráfico se aplicará tras la aplicación de los criterios de prioridad del Reglamento relativo a las franjas horarias. Una vez que el aeropuerto de Lelystad haya alcanzado el nivel de 10 000 desplazamientos aéreos al año, se llevará a cabo una evaluación de las normas de distribución del tráfico para valorar sus efectos. La norma de prioridad se extendería a una nueva franja de 15 000 desplazamientos aéreos (y, por tanto, a un total de 25 000 desplazamientos aéreos al año), únicamente en caso de que la Comisión aprobara dicha extensión.
- (46) Las autoridades neerlandesas consideran que las normas notificadas contienen salvaguardias que garantizan que las normas de distribución del tráfico alcancen sus objetivos en el futuro.
- (47) Según las autoridades neerlandesas, la medida no va más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo fijado, ya que la norma solamente se aplica a la capacidad de Schiphol obtenida a través de esta medida, y no a cualquier otra capacidad disponible nueva o reciente en el aeropuerto de Schiphol.
- (48) Según las autoridades neerlandesas, la transparencia del proyecto de normas de distribución del tráfico está garantizada por la forma jurídica elegida, a saber, un Decreto Ministerial y una Orden del Ministerio de Infraestructuras y Gestión del Agua.
- (49) Por último, las autoridades neerlandesas concluyen que el proyecto de normas de distribución del tráfico no es incompatible con los Reglamentos (CEE) n.º 95/93 y (CE) n.º 1008/2008. Se respetaría en su totalidad el Reglamento relativo a las franjas horarias. El hecho de que unas normas de distribución del tráfico puedan intervenir en la forma en que se utilizan las franjas horarias se deduce de decisiones anteriores de la Comisión.

3. OBSERVACIONES PRESENTADAS A LA COMISIÓN POR PARTES INTERESADAS

- (50) En respuesta a la publicación de un resumen de las modificaciones previstas en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, la Comisión recibió observaciones de diez ciudadanos y de cinco compañías aéreas, así como de un aeropuerto, en tanto que partes interesadas, y la mayoría de ellos deseaban permanecer en el anonimato.

- (51) La mayoría de las partes interesadas alegaron que la medida es discriminatoria: el proyecto de normas de distribución del tráfico se basa en una distinción fundamental entre «vuelos de conexión» y «vuelos directos a destino». El umbral del 10 % de pasajeros en conexión de vuelos no se basa en criterios objetivos, y solo tiene en cuenta la información sobre este tipo de pasajeros proporcionada por el aeropuerto. Las partes interesadas plantearon la dificultad de proporcionar datos para justificar el porcentaje de pasajeros en conexión de vuelos y la falta de criterios facilitados por las autoridades neerlandesas sobre la manera de demostrar ese porcentaje, lo que hace que la medida sea inaplicable.
- (52) Por otra parte, las partes interesadas afirman que el proyecto de normas de distribución del tráfico tiene efectos discriminatorios en relación con las compañías aéreas, ya que solamente se beneficiarán de este proyecto el Grupo KLM (¹⁶), su alianza SkyTeam Airline (¹⁷) y los socios que comparten código, debido a la distinción entre destinos. La definición de «vuelo de conexión» corresponde a casi el 86 % de los destinos del Grupo KLM. Al fijar estas normas, determinados modelos de negocio, como el modelo de bajo coste y el de vacaciones, se ven limitados en sus posibilidades de crecimiento empresarial. Por lo tanto, las partes interesadas consideran que el proyecto de normas de distribución del tráfico no es objetivo y proporcionado, y va más allá de lo necesario para alcanzar un objetivo potencialmente legítimo.
- (53) Las partes interesadas también alegan que el proyecto de normas de distribución del tráfico tiene efectos discriminatorios en relación con los destinos, ya que, de hecho, beneficia a los destinos del Grupo KLM, que podrán crecer desde el aeropuerto de Schiphol y desde el de Lelystad. Sin embargo, ya que casi el 86 % (¹⁸) de los destinos del Grupo KLM son designados como «vuelos de conexión», podrán seguir creciendo en estas rutas y abrir otras nuevas. Además, el proyecto de normas de distribución del tráfico da lugar en la práctica a una situación en la que las compañías aéreas deberán competir con el Grupo KLM/Sky Team en aquellos destinos en los que la posición de estos es más fuerte debido al tráfico de enlace en el aeropuerto de Schiphol.
- (54) Las partes interesadas también consideran que no se han cumplido las condiciones del artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008. Los aeropuertos regulados por el proyecto de normas de distribución del tráfico no prestan servicio a la misma aglomeración urbana, ya que, según las partes interesadas: «i) existen grandes zonas abiertas agrícolas y de naturaleza (Natura 2000) entre Ámsterdam y Lelystad y, por lo tanto, no se trata de una superficie edificada continua; ii) con casi 80 000 habitantes, Lelystad es demasiado grande para formar parte de una aglomeración urbana». A nivel administrativo, ambas ciudades solo están cubiertas por la misma autoridad gubernativa a nivel nacional.
- (55) Además, se afirma que el aeropuerto de Lelystad no cumple en la actualidad los requisitos en relación con una infraestructura de transporte y unos servicios de transporte públicos adecuados, específicamente en determinados períodos del día (6.00 horas y 23.00 horas), cuando no existen suficientes conexiones de transporte público. Además, en las horas punta, el viaje entre los dos aeropuertos requiere más de 90 minutos. La limitación del número de movimientos en el aeropuerto de Lelystad (4 000 en 2020) y el hecho de que el aeropuerto no esté abierto a las compañías aéreas especializadas en tráfico directo a destino que actualmente no poseen franjas horarias en el aeropuerto de Schiphol, perjudican sus oportunidades comerciales.
- (56) Algunas partes interesadas sostienen que el proyecto de normas de distribución del tráfico es contrario al Reglamento relativo a las franjas horarias, ya que este reglamento solo permite conceder prioridades en la asignación de franjas horarias a través de las normas locales, y las normas de distribución del tráfico no pueden crear prioridades. Además, el Reglamento relativo a las franjas horarias no permite vincular las franjas horarias a los destinos.
- (57) La mayoría de las partes interesadas mencionan el impacto acústico que tendrá el desarrollo del aeropuerto de Lelystad, ya que el espacio aéreo de los Países Bajos está lleno y es necesario evitar que el tráfico aéreo de un aeropuerto interfiera con el tráfico del otro. Las partes interesadas atribuyen esta situación al retraso de las autoridades neerlandesas en la reclasificación del espacio aéreo. Por consiguiente, existe una restricción de los vuelos al aeropuerto de Lelystad, que deben volar bajo, lo que incrementa los niveles de ruido. Además, se cuestiona la importancia económica de la función de centro de distribución de tráfico aéreo del aeropuerto de Schiphol, tomando como referencia el informe de los Consejos de Medio Ambiente y de Infraestructuras.
- (58) Por otra parte, las partes interesadas mencionan el impacto de las grandes aeronaves en los lugares protegidos (especies silvestres, en particular aves), y la responsabilidad de las autoridades neerlandesas para evitar medidas que deterioren las condiciones de los hábitats naturales.

(¹⁶) El Grupo KLM incluye a las filiales Transavia y Martinair, que son íntegramente de su propiedad. En 2004 KLM se fusionó con Air France.

(¹⁷) SkyTeam es una alianza de compañías aéreas que cuenta en la actualidad con 20 miembros y da acceso a 1 074 destinos en todo el mundo.

(¹⁸) El Grupo KLM tiene más del 55 % de las franjas horarias anuales totales en Schiphol. Cifras comunicadas por Airport Coordination Netherlands (Coordinador de franjas horarias).

- (59) La mayoría de las partes interesadas consideran que el proyecto de normas de distribución del tráfico tiene un impacto significativo en el ámbito de la sostenibilidad medioambiental. Sobre la base de una evaluación de impacto ambiental (EIA) realizada en 2014, las autoridades neerlandesas concedieron un permiso para la construcción y después para el funcionamiento del aeropuerto de Lelystad. Sin embargo, algunos datos necesarios para el cálculo de los posibles impactos eran erróneos (por ejemplo, el tipo de aeronave y los niveles de ruido asociados).
- (60) La Comisión no ha recibido ninguna observación de las partes interesadas que manifieste su apoyo al proyecto de normas de distribución del tráfico.

4. LOS TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 19 DEL REGLAMENTO (CE) N.º 1008/2008

- (61) En el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 se establece que el ejercicio de los derechos de tráfico debe estar sujeto a normas de la Unión, nacionales, regionales y locales publicadas relativas a la seguridad, intrínseca o extrínseca, la protección del medio ambiente y la asignación de franjas horarias.
- (62) En el artículo 19, apartado 2, se establece que los Estados miembros podrán regular, tras consultar con las partes interesadas, sin que exista discriminación entre destinos situados en el interior de la Unión o basada en la nacionalidad o identidad de la compañía aérea, la distribución del tráfico aéreo entre aeropuertos que reúnan las siguientes condiciones:
- prestar servicio a una misma ciudad o aglomeración urbana;
 - estar comunicados mediante una adecuada infraestructura de transportes que, en la medida de lo posible, ofrezca una conexión directa que permita llegar al aeropuerto dentro del plazo de 90 minutos, incluso cuando sea necesario cruzar una frontera;
 - disponer de servicios de transporte público frecuentes, fiables y eficientes que garanticen la comunicación entre aeropuertos y con la ciudad o aglomeración urbana, y
 - que los aeropuertos ofrezcan los servicios necesarios a las compañías aéreas y no perjudiquen indebidamente sus oportunidades comerciales.
- (63) La distribución del tráfico aéreo entre los aeropuertos en cuestión debe respetar los principios de proporcionalidad y transparencia y estar basada en criterios objetivos.
- (64) El artículo 19, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 dispone que el Estado miembro interesado debe informar a la Comisión de su intención de regular la distribución del tráfico aéreo o modificar normas existentes de distribución del tráfico. También establece que la Comisión examinará la aplicación de los apartados 1 y 2 de dicho artículo y, en el plazo de seis meses desde la recepción de la información del Estado miembro, y después de haber consultado al comité mencionado en el artículo 25 del Reglamento, decidirá si el Estado miembro puede aplicar las medidas. Con arreglo a esta misma disposición, la Comisión publicará su decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y las medidas no se aplicarán antes de que se publique la aprobación de la Comisión.

5. EVALUACIÓN DE LA COMISIÓN

5.1. Requisito de procedimiento: consulta de las partes interesadas

- (65) De conformidad con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, la adopción de una decisión de distribución del tráfico aéreo entre aeropuertos requiere una «consulta con las partes interesadas». Las autoridades neerlandesas publicaron el proyecto de normas de distribución del tráfico con la posibilidad de que las partes interesadas, incluidas las compañías aéreas y los aeropuertos afectados, expusieran sus puntos de vista entre el 16 de enero y el 6 de febrero de 2019. Las modificaciones posteriores del proyecto de texto, formuladas con vistas a su notificación a la Comisión, se limitan a tener en cuenta ciertas preocupaciones planteadas por las partes interesadas.
- (66) De ello se deduce que las autoridades neerlandesas han cumplido el requisito de una consulta previa con las partes interesadas.

5.2. Requisitos sustantivos

5.2.1. Elegibilidad para una distribución del tráfico de los aeropuertos de Schiphol y Lelystad con arreglo al artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008

- (67) En su primer párrafo, el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 establece varios requisitos para que una serie de aeropuertos puedan ser elegibles para distribución del tráfico.

- (68) En lo que se refiere a la letra a) del primer párrafo del artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, las autoridades neerlandesas afirman que los aeropuertos prestan servicio a la aglomeración urbana de Randstad. De conformidad con el artículo 2, apartado 22, de dicho Reglamento, por «aglomeración urbana» se entenderá una zona urbana constituida por una serie de localidades que, por efecto del aumento y expansión de la población, se han fusionado para formar un espacio edificado continuo. La aglomeración urbana de Randstad está situada en la parte centro-occidental de los Países Bajos y está constituida principalmente por las cuatro mayores ciudades de este país (Ámsterdam, Rotterdam, La Haya y Utrecht) y sus zonas circundantes. Constituye una aglomeración urbana en el sentido de la definición antes mencionada y le prestan servicio los dos aeropuertos. El hecho de que determinadas zonas agrícolas estén situadas entre la zona construida y el aeropuerto de Lelystad carece de importancia a efectos del requisito establecido en la letra a) del primer párrafo del artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.
- (69) En lo que respecta a la letra b) del primer párrafo del artículo 19, apartado 2, del Reglamento, la Comisión señala que estos aeropuertos están comunicados mediante una adecuada infraestructura de transportes que, en la medida de lo posible, ofrece una conexión directa que permite llegar al aeropuerto dentro del plazo de 90 minutos, incluso cuando es necesario cruzar una frontera. Puede accederse por carretera tanto al aeropuerto de Schiphol como al de Lelystad desde las cuatro ciudades de la aglomeración urbana casi enteramente por autopista. Según las autoridades neerlandesas, el tiempo de viaje sigue sin superar los 90 minutos desde las cuatro ciudades de la aglomeración urbana. Dado el tamaño de la aglomeración urbana, el acceso a un aeropuerto en lugar de al otro puede ser más fácil, dependiendo de la ubicación inicial del viajero. Sin embargo, este hecho no excluye el cumplimiento del artículo 19, apartado 2, letra b), del Reglamento (CE) n.º 1008/2008. Por añadidura, mientras que, en determinadas condiciones de tráfico, puede que no sea posible llegar a uno u otro aeropuerto en un plazo de 90 minutos, las incertidumbres de este tipo son inevitables en este contexto y no impiden el cumplimiento del requisito establecido en dicha disposición, a saber, que dicha conexión se ofrezca «en la medida de lo posible» ⁽¹⁹⁾.
- (70) Del mismo modo, el aeropuerto de Schiphol tiene una conexión ferroviaria, al igual que la estación de Lelystad, desde la que se establecerá un servicio de transporte en autobús al aeropuerto de Lelystad a su debido tiempo (véase posteriormente en la presente Decisión). A modo de ejemplo, las autoridades neerlandesas añaden que el tiempo de viaje en tren entre la estación central de Lelystad, por una parte, y la estación central de Ámsterdam y el aeropuerto de Schiphol, por otra, es de 42 y 38 minutos, respectivamente, mientras que el trayecto en autobús entre la estación central de Lelystad y el aeropuerto de Lelystad durará 10 minutos.
- (71) En conclusión, puede mantenerse que se cumplen los requisitos de la letra b) del primer párrafo del artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.
- (72) En la letra c) del primer párrafo del artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, se establece que los aeropuertos de que se trate deben estar comunicados entre sí y con Ámsterdam y su aglomeración urbana mediante un transporte público frecuente, fiable y eficiente. Las conexiones ferroviarias existentes permiten a los viajeros llegar al aeropuerto de Schiphol y a la estación central de Lelystad a través de servicios ferroviarios frecuentes y fiables. Por lo que se refiere al aeropuerto de Lelystad, el cumplimiento del requisito mencionado depende únicamente de la creación de un servicio de autobuses adecuado entre la estación central de Lelystad y el aeropuerto de Lelystad. Según las autoridades neerlandesas, este servicio se habrá puesto en marcha en el momento de la apertura del aeropuerto de Lelystad a operaciones comerciales, con una frecuencia de salida de autobuses hacia el aeropuerto cada treinta minutos. Por lo tanto, debe considerarse que se cumple el requisito establecido en el artículo 19, apartado 2, letra c).
- (73) De conformidad con la letra d) del primer párrafo del artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, los aeropuertos prestan los servicios necesarios a las compañías aéreas. En particular, el aeropuerto de Lelystad es adecuado para gestionar tráfico de categoría C de la OACI/AESA, incluidas aeronaves tales como aviones Boeing 737 y Boeing A320/321. Estará abierto al tráfico entre las 6.00 y las 23.00 horas. El aeropuerto prestará servicios de asistencia en tierra y de asistencia a los pasajeros, como es habitual para este tipo de aeropuerto.

⁽¹⁹⁾ Además, las autoridades neerlandesas ya han decidido ampliar la autopista A6 hasta el aeropuerto de Lelystad de dos a tres carriles y construir una salida al aeropuerto a partir de 2021, todo lo cual facilitará aún más el acceso al aeropuerto.

(74) De forma similar, el proyecto de normas de distribución del tráfico no perjudica indebidamente las oportunidades comerciales de las compañías aéreas, de conformidad con la letra d) del primer párrafo del artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008. Además de los hechos expuestos en el considerando 73, la Comisión señala que las posibles transferencias al aeropuerto de Lelystad tienen un carácter voluntario, ya que el proyecto de normas de distribución del tráfico no establece ninguna obligación al respecto. Las franjas horarias a las que se ha renunciado en el aeropuerto de Schiphol pueden seguir siendo utilizadas por la misma compañía aérea o grupo de compañías aéreas para un vuelo a un destino de conexión desde dicho aeropuerto, o bien por otra compañía aérea si se devuelve a la reserva de franjas horarias. El hecho de que el aeropuerto de Lelystad se reserve prioritariamente para un tráfico específico transferido desde el aeropuerto de Schiphol no puede considerarse como un perjuicio indebido para las oportunidades comerciales de las compañías aéreas que tienen la intención de utilizar el aeropuerto de Lelystad sin dicha transferencia. Esta restricción reside en la naturaleza del presente proyecto de normas de distribución del tráfico, que tiene como objetivo reducir las limitaciones de capacidad en el aeropuerto de Schiphol mediante la transferencia voluntaria de tráfico al aeropuerto de Lelystad⁽²⁰⁾. La cuestión de si esta situación es compatible, en particular, con el principio de proporcionalidad, se evalúa más adelante [véase la sección 5.2.2 de la presente Decisión].

5.2.2. Proporcionalidad, transparencia, criterios objetivos y no discriminación

5.2.2.1. Observaciones preliminares

- (75) Los requisitos establecidos en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, relativos a la proporcionalidad, la transparencia, el carácter objetivo de los criterios aplicados y la no discriminación, implican que el tráfico solamente puede distribuirse entre aeropuertos con arreglo a objetivos legítimos, sin limitar, no obstante, la posibilidad de que los Estados miembros opten por un objetivo más específico.
- (76) Habida cuenta de los términos del artículo 7 del proyecto de Decreto, la presente Decisión se limita a la distribución del tráfico dentro de los límites de las 10 000 franjas horarias prioritarias en el aeropuerto de Lelystad conforme al artículo 2, apartados 2 y 3, del proyecto de Decreto.
- (77) El objetivo invocado por las autoridades neerlandesas en apoyo de su proyecto de medida consiste en reforzar el papel del aeropuerto de Schiphol como uno de los principales centros de distribución de tráfico aéreo de la Unión, teniendo en cuenta que dicho aeropuerto ha alcanzado el límite de capacidad de 500 000 desplazamientos aéreos al año, establecido mediante el Acuerdo de Alders (véase el considerando 24). Es uno de los objetivos que pueden tratar de alcanzarse legítimamente con arreglo al artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008. En anteriores decisiones basadas en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 2408/92 del Consejo⁽²¹⁾, en concreto las Decisiones n.º 95/259/CE⁽²²⁾, 98/710/CE⁽²³⁾ y 2001/163/CE⁽²⁴⁾ de la Comisión, así como en su Comunicación «Política exterior de aviación de la UE: responder a desafíos futuros»,⁽²⁵⁾ la Comisión ha reconocido la legitimidad de una política de planificación aeroportuaria activa, siempre y cuando cumpla los principios generales de la legislación de la UE. En esta política de planificación pueden tenerse en cuenta una amplia gama de factores que las autoridades competentes consideran prioritarios. Las medidas concretas que deben adoptarse para la aplicación de la política de planificación aeroportuaria también pueden variar de un aeropuerto a otro. Un Estado miembro puede legítimamente desear que se fomente el desarrollo de un aeropuerto en su territorio a expensas de los otros aeropuertos situados en él. En tal supuesto, la mera imposición de restricciones de acceso a esos otros aeropuertos puede constituir un medio razonable para lograr ese objetivo. Sin embargo, deben cumplirse los principios de proporcionalidad, transparencia y no discriminación establecidos en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 en lo que respecta a las normas concretas destinadas a tratar de alcanzar este objetivo legítimo.

⁽²⁰⁾ Para una situación similar, véase la Decisión 95/259/CE de la Comisión, de 14 de marzo de 1995, relativa a un procedimiento de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 2408/92 del Consejo (asunto VII/AMA/9/94: reglas francesas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de París) (DO L 162 de 13.7.1995, p. 25), sección VI.

⁽²¹⁾ Reglamento (CEE) n.º 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (DO L 240 de 24.8.1992, p. 8).

⁽²²⁾ Véase la nota 20.

⁽²³⁾ Decisión 98/710/CE de la Comisión, de 16 de septiembre de 1998, relativa a un procedimiento de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 2408/92 del Consejo (asunto VII/AMA/11/98-Normas italianas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de Milán) (DO L 337 de 12.12.1998, p. 42), considerando 45.

⁽²⁴⁾ Decisión 2001/163/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 2000, relativa a un procedimiento de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 2408/92 del Consejo (asunto TREN/AMA/12/00 — Normas italianas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de Milán) (DO L 58 de 28.2.2001, p. 29), considerando 45.

⁽²⁵⁾ Política exterior de aviación de la UE: responder a desafíos futuros, COM(2012)556 final de 27 de septiembre de 2012.

5.2.2.2. Proporcionalidad, transparencia y criterios objetivos

- (78) Las normas presentadas por las autoridades neerlandesas tienen por objeto crear posibilidades de sustitución de determinados vuelos en el aeropuerto de Schiphol por otros vuelos, mejor adaptados para reforzar el papel del aeropuerto de Schiphol como centro de distribución de tráfico aéreo. A tal efecto, distinguen entre «vuelos de conexión» y «vuelos directos a destino». Según el proyecto de normas de distribución del tráfico, un destino se considera un «vuelo de conexión» si, por término medio, al menos el 10 % de los pasajeros que vuelan desde el aeropuerto de Schiphol a ese destino han aterrizado previamente en el aeropuerto de Schiphol, durante los períodos de referencia de cinco años mencionados, a condición de que se hayan efectuado más de diez vuelos al año en los tres años anteriores a la publicación de la clasificación.
- (79) Por su parte, los «vuelos directos a destino» se caracterizan por un porcentaje medio de pasajeros en tránsito de todos los vuelos desde el aeropuerto de Schiphol al destino considerado de menos del 10 % durante el período de cinco años naturales mencionado, a condición de que se hayan efectuado más de diez vuelos al año en los tres años anteriores a la publicación de la clasificación.
- (80) El artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 no excluye la fijación de estos umbrales para distribuir el tráfico entre aeropuertos. En principio, el nivel del umbral elegido para determinar si un destino implica un número crítico de pasajeros que realizan una conexión en el aeropuerto debe, en principio, permitir que se dirija el tráfico correspondiente al aeropuerto respectivo y no ir necesariamente más allá de lo que es necesario para ello.
- (81) Sin embargo, a fin de garantizar que dichos umbrales den lugar a resultados proporcionados, de conformidad con el segundo párrafo del artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, deben basarse en una evaluación objetiva de si, y de qué manera, alcanzan el objetivo en cuestión, es decir, en este caso, preservar y desarrollar el aeropuerto de Schiphol como centro de distribución de tráfico aéreo. A tal efecto, los Estados miembros disponen de cierto margen de apreciación. Dado que diferentes umbrales pueden conducir a diferentes efectos, el Estado miembro de que se trate debe examinar cuidadosamente estos efectos antes de adoptar un umbral determinado.
- (82) El estudio realizado por SEO Ámsterdam Economics ⁽²⁶⁾ concluye que «un bajo umbral de transferencia da lugar a una distorsión del mercado limitada, mientras que unos mayores umbrales dan lugar a un resultado más selectivo y más eficaz». El estudio toma como punto de partida un umbral del 10 % y compara los efectos de los umbrales alternativos. En caso de que las normas de distribución del tráfico hagan referencia a este umbral, los vuelos de KLM serían en gran medida vuelos directos a destino, a saber, hasta cerca de [...] movimientos de aeronaves [...] rutas) al año. Un umbral muy bajo (4 % o inferior) no representaría ninguna gran diferencia para KLM [...], mientras que, en particular, las líneas aéreas de ocio se verían afectadas en gran medida. En comparación con un umbral del 10 % perderían oportunidades para obtener una prioridad en el aeropuerto de Lelystad para reubicar tráfico allí. Con un umbral del 8 % o inferior, KLM solamente se vería moderadamente afectada en comparación con el escenario del 10 %, es decir, [...]. En caso de que el umbral se fijara en el 15 %, KLM entraría dentro de las normas de distribución del tráfico en mucha mayor medida (más de [...] movimientos de aeronaves adicionales), es decir, en términos absolutos más allá de todas las compañías aéreas que tienen como base el aeropuerto de Schiphol. Con un umbral del 15 %, aproximadamente el [...] % de los vuelos de Transavia desde el aeropuerto de Schiphol entrarían en la categoría de vuelos de conexión, mientras que, con un umbral muy bajo, como por ejemplo el 2 %, más del [...] % de los vuelos de Transavia desde el aeropuerto de Schiphol entrarían dentro de esta categoría, lo que implica que la compañía aérea cubre un número relativamente elevado de destinos, y solo unos pocos de ellos dan lugar a vuelos de conexión. Por lo que se refiere a otros competidores, el estudio muestra que casi el [...] % del tráfico generado por Easyjet en el aeropuerto de Schiphol alcanza el umbral del 15 %. Con un umbral a este nivel, Tuifly y Corendon serían las compañías con las menores oportunidades de obtener una prioridad en el aeropuerto de Lelystad para reubicar tráfico allí de entre todas las compañías que utilizan como base el aeropuerto de Schiphol.
- (83) A la luz de este análisis, las autoridades neerlandesas pudieron llegar a la conclusión de que un umbral del 10 % establece un equilibrio adecuado. Para el 2 % de los movimientos actuales del aeropuerto de Schiphol, ofrece la posibilidad de trasladar vuelos «directos a destino» al aeropuerto de Lelystad, con la consiguiente sustitución en el aeropuerto de Schiphol por «vuelos de conexión». Sin duda, varias compañías aéreas podrían beneficiarse de sus condiciones ⁽²⁷⁾.
- (84) A este respecto, puede considerarse que el umbral es capaz de alcanzar el objetivo fijado, y que no iría más allá de lo que es necesario para ello.

⁽²⁶⁾ Véase el considerando 41.

⁽²⁷⁾ Las conclusiones del estudio se basan en destinos conocidos y no tienen en cuenta la posibilidad de que las compañías aéreas justifiquen que otros destinos también cumplen las condiciones para ser considerados destinos de conexión. Véase el considerando 90.

- (85) Por lo que se refiere a los demás elementos del proyecto de normas de distribución del tráfico, se recuerda, en primer lugar, que cualquier transferencia de vuelos desde el aeropuerto de Schiphol hasta el de Lelystad tiene un carácter voluntario. En segundo lugar, la prioridad concedida a las compañías afectadas en el aeropuerto de Lelystad, que tiene por objeto aumentar la posibilidad de que se produzca dicha transferencia, se limita a 10 000 franjas horarias. Tras realizar una evaluación se decidirá de forma independiente una posible extensión a 25 000 franjas horarias, y solo se aplicará si la aprueba la Comisión. En tercer lugar, el artículo 3 del proyecto de Decreto garantiza que la prioridad así concedida solamente estará disponible para las compañías que contribuyan a reforzar el aeropuerto de Schiphol como centro de distribución de tráfico aéreo, objetivo último del proyecto de normas de distribución del tráfico, en particular, gracias a la transformación de franjas horarias con vistas a su uso exclusivo para vuelos de conexión. En concreto, los apartados 2 a 4 del artículo 3 garantizan que las normas de distribución del tráfico cumplan su objetivo con independencia de la movilidad de las franjas horarias (disponibles en virtud del Reglamento relativo a las franjas horarias) e independientemente de los cambios en el número total de franjas horarias en poder de la compañía o del grupo de compañías afectadas.
- (86) Todos los criterios establecidos en el proyecto de normas de distribución del tráfico son objetivos y transparentes.

5.2.2.3. No discriminación

- (87) El artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 establece que ninguna norma de distribución del tráfico podrá discriminar entre destinos dentro de la Unión ni por razón de nacionalidad o identidad de la compañía aérea. Estas dos prohibiciones son manifestaciones del principio general de igualdad de trato. Según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ⁽²⁸⁾, este principio exige que las situaciones comparables no sean tratadas de manera diferente y que las situaciones diferentes no sean tratadas de manera igual, a no ser que dicho trato esté objetivamente justificado.

— Ausencia de discriminación entre destinos dentro de la Unión

- (88) En el proyecto de normas de distribución del tráfico únicamente se distingue entre «vuelos directos a destino» y «vuelos de conexión» en la medida en que afecte a la facultad de transferir movimientos desde el aeropuerto de Schiphol al de Lelystad, beneficiándose al mismo tiempo de un grado de prioridad en este último aeropuerto. Aparte de los «vuelos de riesgo», cuyos trámites, por motivos de seguridad, solamente pueden realizarse en el aeropuerto de Schiphol, esta distinción está indisolublemente vinculada al objetivo legítimo de consolidar el aeropuerto de Schiphol como centro de distribución de tráfico aéreo. Como se ha explicado anteriormente, el proyecto de normas de distribución del tráfico puede contribuir a este objetivo y no va más allá de lo que es necesario para ello, y los criterios correspondientes son, como tales, objetivos por naturaleza. En consecuencia, la distinción puede considerarse objetivamente justificada y no puede considerarse discriminatoria por sí misma.
- (89) En este contexto, la Comisión señala que los criterios establecidos por las autoridades neerlandesas para distinguir entre los dos tipos diferentes de destinos garantizan que todos los destinos que tengan el mismo efecto en el aeropuerto de Schiphol en tanto que centro de distribución de tráfico aéreo sean tratados del mismo modo.
- (90) Esto se aplica también a los destinos que no figuran en el anexo 1 del proyecto de Orden debido a que no alcanzan el umbral del 10 % de pasajeros de conexión sobre la base de la información de que disponen las autoridades neerlandesas hasta la fecha. En efecto, las compañías aéreas pueden obtener el tratamiento de uno o varios de estos destinos como destinos de conexión sobre la base de los datos pertinentes, incluidas las previsiones apropiadas y los datos relativos a otros aeropuertos europeos (véanse el artículo 1, apartados 3, y 4, y el artículo 3 del proyecto de Orden) ⁽²⁹⁾. Los términos de estas normas permiten ofrecer a las compañías aéreas las más amplias posibilidades de justificar sus peticiones a este respecto, incluido, por ejemplo, mediante el uso de datos sobre la autoconexión ⁽³⁰⁾ o los datos recogidos por el aeropuerto.
- (91) Por consiguiente, puede concluirse que el proyecto de normas de distribución del tráfico no discrimina entre destinos dentro de la Unión.

— Ausencia de discriminación por razón de nacionalidad o identidad de las compañías aéreas

- (92) Los criterios definidos para distinguir los destinos, que tienen carácter objetivo, habida cuenta del fin perseguido por la medida, garantizan que no exista discriminación por razón de nacionalidad o identidad de la compañía aérea. Todas las compañías aéreas reciben el mismo trato sobre la base de los mismos criterios.

⁽²⁸⁾ Por ejemplo, sentencia de 30 de septiembre de 2010, Uzonyi, C-133/09, ECLI:EU:C:2010:563, apartado 31.

⁽²⁹⁾ Véanse los considerandos 15 y 16.

⁽³⁰⁾ A través de estas herramientas, un pasajero puede reservar dos vuelos sucesivos y acogerse a un seguro cuando sea necesario, por ejemplo, para un vuelo de sustitución o un hotel si lo requieren los retrasos, la cancelación o la reprogramación de los vuelos. «Dohop» (<https://www.dohop.com/>) y, «Kiwi» (<https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/>) son proveedores muy conocidos.

- (93) Como ya se ha explicado en detalle, el artículo 3 del proyecto de Decreto garantiza que la prioridad concedida en el aeropuerto de Lelystad solamente estará disponible para las compañías que contribuyan a reforzar el aeropuerto de Schiphol como centro de distribución de tráfico aéreo, objetivo último del proyecto de normas de distribución del tráfico, en particular, gracias a la transformación de franjas horarias con vistas a su uso exclusivo para vuelos de conexión.

5.2.3. *Cumplimiento de las normas de la Unión sobre la asignación de franjas horarias*

- (94) De conformidad con el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, el ejercicio de los derechos de tráfico está sujeto a las normas aplicables de la Unión, en particular en lo que se refiere a la asignación de franjas horarias. Esta cuestión se aborda actualmente en el Reglamento relativo a las franjas horarias.
- (95) Según las autoridades neerlandesas, el análisis efectuado con arreglo al artículo 3 del Reglamento relativo a las franjas horarias muestra que existirá una insuficiencia de capacidad en Lelystad desde el momento en que se realicen operaciones comerciales en dicho aeropuerto. En consecuencia, será designado como aeropuerto coordinado de conformidad con dicha disposición.
- (96) La asignación de franjas horarias en los aeropuertos coordinados debe cumplir las demás disposiciones de dicho Reglamento, en particular sus artículos 8 a 10.
- (97) El artículo 2, apartado 2, del proyecto de Decreto especifica que la prioridad que se establece en el mismo es «sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento relativo a las franjas horarias». En consecuencia, tal como se explica en la nota explicativa del proyecto de Decreto, solamente se aplicará en el caso de solicitudes que sigan entrando en conflicto tras la aplicación de los criterios generalmente aplicables establecidos en dicho Reglamento.
- (98) En este sentido, se hace referencia al artículo 10, apartado 6, del Reglamento relativo a las franjas horarias. Según esta disposición, la prioridad establecida en favor de los nuevos entrantes en un aeropuerto coordinado se entiende «sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 2408/92». El artículo 8, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 2408/92 ha sido sustituido por el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, que es la base jurídica actual para el establecimiento (y la evaluación por la Comisión) de las normas de distribución del tráfico. En consecuencia, la prioridad puede adaptarse en el contexto de la distribución del tráfico establecida con arreglo al artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, siempre que dicha adaptación se limite a lo estrictamente necesario para alcanzar el objetivo de las normas de distribución del tráfico en cuestión.
- (99) En el caso actual, la regla de prioridad establecida en el artículo 2, apartado 2, del proyecto de Decreto solamente se introduce cuando se hayan aplicado los criterios de prioridad del Reglamento relativo a las franjas horarias, y se limita a las franjas horarias cubiertas hasta el momento por las normas, correspondientes a 10 000 movimientos ⁽³¹⁾. Esta adaptación de la prioridad no excede de lo necesario para alcanzar el objetivo del proyecto de normas de distribución del tráfico y, por tanto, es compatible con el Reglamento relativo a las franjas horarias.
- (100) Del mismo modo, la norma establecida en el artículo 3 del proyecto de Decreto, según la cual las franjas horarias que han estado sujetas al artículo 2, apartado 2, en el aeropuerto de Schiphol, solamente podrán utilizarse para vuelos de conexión, es inherente a la distribución del tráfico y, en efecto, se trata de una característica típica de este tipo de distribución. Por consiguiente, también debe considerarse compatible con el Reglamento relativo a las franjas horarias.

5.2.4. *Cumplimiento de otras normas de la Unión*

- (101) La Comisión observa que el único objeto de la evaluación que debe realizarse con arreglo al artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 es la norma nacional que «regula la distribución del tráfico aéreo» (primer párrafo del artículo 19, apartado 3). Por lo que se refiere al cumplimiento del apartado 1 de dicho artículo, el hecho de que se abra el aeropuerto de Lelystad para operaciones comerciales en un momento determinado, así como el tamaño de esta apertura en términos de posibles operaciones, son premisas necesarias para dicha distribución del tráfico. Estos elementos no forman parte de la propia distribución. Los términos de la propia distribución del tráfico no pueden tener una incidencia negativa en el cumplimiento de las normas de la Unión sobre «la seguridad, intrínseca o extrínseca» y «la protección del medio ambiente» que se mencionan en el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008. Por consiguiente, no se plantean problemas de incompatibilidad con esta disposición en lo que respecta a estos conceptos.

6. CONCLUSIÓN

- (102) En conclusión, tomando como base una evaluación de los hechos y los supuestos que figuran en la notificación de las autoridades neerlandesas, la Comisión considera que las normas de distribución del tráfico previstas son compatibles con el artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽³¹⁾ Como se ha explicado (considerando 12 y 85), únicamente se realizará una extensión del número de franjas horarias en cuestión en el aeropuerto de Lelystad después de llevar a cabo una evaluación del régimen y solamente después de que la Comisión lo haya aprobado por separado. El régimen contemplado en la presente Decisión se limita a la cantidad mencionada de 10 000 franjas horarias.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo único

Quedan aprobadas las medidas previstas en el proyecto de Decreto Ministerial y en el proyecto de Orden del Ministerio de Infraestructuras y Gestión del Agua sobre la distribución del tráfico aéreo en el aeropuerto de Lelystad y el aeropuerto de Schiphol, notificadas a la Comisión el 29 de marzo de 2019 y modificadas mediante cartas de 3 de julio y 11 de julio de 2019.

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de los Países Bajos.

Hecho en Bruselas, el 24 de septiembre de 2019.

Por la Comisión

Violeta BULC

Miembro de la Comisión

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



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES