



Sumario

II *Actos no legislativos*

ACUERDOS INTERNACIONALES

- ★ Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo en forma de Canje de Notas entre la Unión Europea y Ucrania por el que se modifican las preferencias comerciales de la carne de aves de corral y las preparaciones a base de esta carne previstas en el Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica y sus Estados miembros, por una parte, y Ucrania, por otra 1
- ★ Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Nepal sobre determinados aspectos de los servicios aéreos 2
- ★ Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y Nueva Zelanda sobre determinados aspectos de los servicios aéreos 3
- ★ Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República Islámica de Pakistán sobre determinados aspectos de los servicios aéreos 4
- ★ Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Panamá sobre determinados aspectos de los servicios aéreos 5
- ★ Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República del Paraguay sobre determinados aspectos de los servicios aéreos 6
- ★ Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República de Singapur sobre determinados aspectos de los servicios aéreos 7
- ★ Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Socialista Democrática de Sri Lanka sobre determinados aspectos de los servicios aéreos 8
- ★ Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y los Emiratos Árabes Unidos sobre determinados aspectos de los servicios aéreos 9
- ★ Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental sobre determinados aspectos de los servicios aéreos 10

- ★ Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y Ucrania sobre determinados aspectos de los servicios aéreos 11
- ★ Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Socialista de Vietnam sobre determinados aspectos de los servicios aéreos 12

REGLAMENTOS

- ★ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/37 de la Comisión de 16 de enero de 2020 por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1210/2003 del Consejo, relativo a determinadas restricciones específicas aplicables a las relaciones económicas y financieras con Irak 13
- ★ Reglamento De Ejecución (UE) 2020/38 De La Comisión de 16 de enero de 2020 por el que se establecen requisitos técnicos y operativos para el registro, formato y transmisión de la información de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores 15
- ★ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/39 de la Comisión de 16 de enero de 2020 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 con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo 18

ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGANOS CREADOS MEDIANTE ACUERDOS INTERNACIONALES

- ★ Decisión N.º 2/2019 del Comité de Transportes Terrestres Comunidad/Suiza de 13 de diciembre de 2019 relativa a las medidas transitorias para mantener un tráfico ferroviario fluido entre Suiza y la Unión Europea [2020/40] 43

Corrección de errores

- ★ Corrección de errores del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1776 de la Comisión, de 9 de octubre de 2019, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 280 de 31.10.2019) 58
- ★ Corrección de errores del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1776 de la Comisión, de 9 de octubre de 2019, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 280 de 31.10.2019) 59

II

(Actos no legislativos)

ACUERDOS INTERNACIONALES

Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo en forma de Canje de Notas entre la Unión Europea y Ucrania por el que se modifican las preferencias comerciales de la carne de aves de corral y las preparaciones a base de esta carne previstas en el Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica y sus Estados miembros, por una parte, y Ucrania, por otra

El Acuerdo en forma de Canje de Notas entre la Unión Europea y Ucrania por el que se modifican las preferencias comerciales de la carne de aves de corral y las preparaciones a base de esta carne previstas en el Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica y sus Estados miembros, por una parte, y Ucrania, por otra, que fue firmado en Kiev el 30 de julio de 2019 ⁽¹⁾, entrará en vigor el 1 de febrero de 2020, según lo previsto en dicho Acuerdo en forma de Canje de Notas, dado que la última notificación de las Partes se recibió el 9 de enero de 2020.

⁽¹⁾ DO L 206 de 6.8.2019, p. 3.

Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Nepal sobre determinados aspectos de los servicios aéreos

El Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Nepal sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, firmado en Bruselas el 23 de enero de 2009, entró en vigor el 25 de junio de 2015, de conformidad con el artículo 9, apartado 1, del Acuerdo, ya que la última notificación se depositó el 25 de junio de 2015.

Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y Nueva Zelanda sobre determinados aspectos de los servicios aéreos

El Acuerdo entre la Comunidad Europea y Nueva Zelanda sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, firmado en Bruselas el 21 de junio de 2006, entró en vigor el 25 de octubre de 2007, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, del Acuerdo, ya que la última notificación se depositó el 25 de octubre de 2007.

Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República Islámica de Pakistán sobre determinados aspectos de los servicios aéreos

El Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República Islámica de Pakistán sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, firmado en Bruselas el 24 de febrero de 2009, entró en vigor el 5 de mayo de 2015, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, del Acuerdo, ya que la última notificación se depositó el 5 de mayo de 2015.

Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Panamá sobre determinados aspectos de los servicios aéreos

El Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Panamá sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, firmado en Ciudad de Panamá el 1 de octubre de 2007, entró en vigor el 3 de marzo de 2009, de conformidad con el artículo 9 del Acuerdo, ya que la última notificación se depositó el 3 de marzo de 2009.

Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República del Paraguay sobre determinados aspectos de los servicios aéreos

El Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República del Paraguay sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, firmado en Bruselas el 22 de febrero de 2007, entró en vigor el 14 de diciembre de 2012, de conformidad con el artículo 9, apartado 1, del Acuerdo, ya que la última notificación se depositó el 14 de diciembre de 2012.

Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República de Singapur sobre determinados aspectos de los servicios aéreos

El Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República de Singapur sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, firmado en Luxemburgo el 9 de junio de 2006, entró en vigor el 30 de septiembre de 2016, de conformidad con el artículo 7, apartado 1, del Acuerdo, ya que la última notificación se depositó el 30 de septiembre de 2016.

Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Socialista Democrática de Sri Lanka sobre determinados aspectos de los servicios aéreos

El Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Socialista Democrática de Sri Lanka sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, firmado en Bruselas el 27 de septiembre de 2012, entró en vigor el 4 de marzo de 2013, de conformidad con el artículo 7, apartado 1, del Acuerdo, ya que la última notificación se depositó el 4 de marzo de 2013.

Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y los Emiratos Árabes Unidos sobre determinados aspectos de los servicios aéreos

El Acuerdo entre la Comunidad Europea y los Emiratos Árabes Unidos sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, firmado en Bruselas el 30 de noviembre de 2007, entró en vigor el 22 de abril de 2013, de conformidad con el artículo 9, apartado 1, del Acuerdo, ya que la última notificación se depositó el 22 de abril de 2013.

Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental sobre determinados aspectos de los servicios aéreos

El Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, firmado en Bruselas el 30 de noviembre de 2009, entró en vigor el 21 de febrero de 2011, de conformidad con el artículo 9, apartado 1, del Acuerdo, ya que la última notificación se depositó el 21 de febrero de 2011.

Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Europea y Ucrania sobre determinados aspectos de los servicios aéreos

El Acuerdo entre la Comunidad Europea y Ucrania sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, firmado en Kiev el 1 de diciembre de 2005, entró en vigor el 13 de octubre de 2006, de conformidad con el artículo 9, apartado 1, del Acuerdo, ya que la última notificación se depositó el 13 de octubre de 2006.

Información relativa a la entrada en vigor del Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Socialista de Vietnam sobre determinados aspectos de los servicios aéreos

El Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Socialista de Vietnam sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, firmado en Bruselas el 4 de octubre de 2010, entró en vigor el 31 de mayo de 2011, de conformidad con el artículo 7, apartado 1, del Acuerdo, ya que la última notificación se depositó el 31 de mayo de 2011.

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/37 DE LA COMISIÓN

de 16 de enero de 2020

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1210/2003 del Consejo, relativo a determinadas restricciones específicas aplicables a las relaciones económicas y financieras con Irak

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 1210/2003 del Consejo, de 7 de julio de 2003, relativo a determinadas restricciones específicas aplicables a las relaciones económicas y financieras con Irak y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2465/96 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 11, letra b),

Considerando lo siguiente:

- (1) En el anexo III del Reglamento (CE) n.º 1210/2003 figura la lista de organismos públicos, sociedades e instituciones, así como personas físicas y jurídicas, entidades y organismos asociados del anterior Gobierno de Irak, a los que afecta el bloqueo de capitales y de recursos económicos ubicados fuera de Irak a 22 de mayo de 2003 establecido en dicho Reglamento.
- (2) El 2 de enero de 2020, el Comité de Sanciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas decidió suprimir quince entradas de su lista de personas o entidades a las que afecta el bloqueo de capitales y recursos económicos.
- (3) Procede, por tanto, modificar el anexo III del Reglamento (CE) n.º 1210/2003 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo III del Reglamento (CE) n.º 1210/2003 queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El 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 16 de enero de 2020.

Por la Comisión

La Presidenta

Ursula VON DER LEYEN

⁽¹⁾ DO L 169 de 8.7.2003, p. 6.

ANEXO

En el anexo III del Reglamento (CE) n.º 1210/2003, se suprimen las entradas siguientes:

- «21. BAGHDAD MUNICIPALITY. Dirección: Khulafa Street, Khulafa Square, Baghdad, Iraq.»
 - «24. CHEMICAL, PETROCHEMICAL, MECHANICAL AND METALURICAL TRAINING CENTRE. Dirección: Box 274, Ashar, Basrah, Iraq.»
 - «31. DIRECTORATE-GENERAL OF MINOR PROJECTS AND RURAL ELECTRIFICATION. Dirección: P.O. Box 788, Al-Karradah Al-Sharkiya, Arasat Al-Hindiya no. 81, Building No 137/327, Baghdad, Iraq.»
 - «32. DIRECTORATE OF TRAINING CENTRE FOR IRON AND STEEL. Dirección: P.O. Box 421, Basrah Khor Al-Zubair, Basrah, Iraq.»
 - «77. MECHANICAL TRAINING CENTRE/NASSIRIYA. Dirección: P.O. Box 65, Nassiriyah, Nassiriyah, Iraq.»
 - «144. STATE ENTERPRISE FOR MECHANICAL INDUSTRIES. Direcciones: a) P.O. Box 5763, Iskandariya, Iraq; b) P.O. P.O. Box 367, Iskandariyah-Babylon Governate, Iraq.»
 - «146. STATE ENTERPRISE FOR PHOSPHATES. Direcciones: a) P.O. Box 5954, East Gate, Sadoon St., Baghdad, Iraq; b) P.O. Box 5954, South Gate, Al-Kaim, Anbar, Baghdad, Iraq.»
 - «156. STATE ESTABLISHMENT FOR AGRICULTURAL MARKETING. Dirección: Eastern Karrda, Baghdad, Iraq.»
 - «172. STATE ORGANISATION FOR AGRICULTURAL MARKETING. Dirección: Karkh, Nisoor Square, Baghdad, Iraq.»
 - «173. STATE ORGANISATION FOR AGRICULTURAL MECHANISATION AND AGRICULTURAL SUPPLIES [*alias* a) STATE ORGANISATION FOR AGRICULTURAL MECHANISATION, b) STATE ESTABLISHMENT FOR AGRICULTURAL MECHANISATION, c) CENTRE FOR AGRICULTURAL MECHANISATION, (d) STATE ESTABLISHMENT FOR AGRICULTURAL SUPPLIES]. Direcciones: a) P.O. Box 26028, Waziriya, opp Al Bakr University, Baghdad, Iraq; b) P.O. Box 96101, Abu Nuvas St., Baghdad, Iraq; c) P.O. Box 26061, Al Wazeria, Baghdad, Iraq; Swaira-Hafria, Wasst Muhafadha, Iraq; d) P.O. Box 1045, Waziriyah, Baghdad, Iraq.»
 - «178. STATE ORGANISATION FOR ELECTRICITY [*alias* a) STATE ORGANISATION OF ELECTRICITY, SOUTHERN ELECTRICAL REGION; b) STATE ORGANISATION OF ELECTRICITY / DEPARTMENT OF COMPUTING AND STATISTICS). Direcciones: a) Off Jumhuriya St/Building 166, Nafoura Square, P.O. Box 5796, Baghdad, Iraq; b) P.O. Box 230, Basrah, Iraq; c) P.O. Box 14171 Jumhuriya St., Maidan Building No. 9, Baghdad, Iraq.»
 - «181. STATE ORGANISATION FOR FOOD INDUSTRIES. Dirección: P.O. Box 2301, Alwiya, Camp Sarah Khatoon, Baghdad, Iraq.»
 - «190. STATE ORGANISATION OF HOUSING. Dirección: P.O. Box 5824, Jumhuriya Street, Baghdad, Iraq.»
 - «199. STEEL AND TIMBER STATE ENTERPRISE (*alias* STATE TRADING ENTERPRISE FOR STEEL AND TIMBER). Dirección: Arasat Al Hindiya St., Salman Daoud Al Haydar Building, P.O. Box 602, Baghdad, Iraq.»
 - «202. VOCATIONAL TRAINING CENTRE FOR ENGINEERING AND METALLIC INDUSTRIES (*alias* VOCATIONAL TRAINING CENTRE FOR ENGINEERING). Dirección: Iskandariya-Babil, Iraq.»
-

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/38 DE LA COMISIÓN
de 16 de enero de 2020

por el que se establecen requisitos técnicos y operativos para el registro, formato y transmisión de la información de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1006/2008 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 40, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2017/2403 prevé la adopción de actos de ejecución para el establecimiento de requisitos técnicos y operativos para el registro, formato y transmisión de la información a que se refieren los títulos II, III y IV de dicho Reglamento.
- (2) El artículo 40 de dicho Reglamento establece que el intercambio de información a que se refieren los títulos II, III y IV de dicho Reglamento deberá efectuarse en formato electrónico. Conviene establecer los requisitos para la cumplimentación y transmisión electrónicas de estos datos y especificar su formato, así como establecer el procedimiento para introducir cambios en el formato.
- (3) El Reglamento de Ejecución (UE) 2017/218 de la Comisión ⁽²⁾ exige a los Estados miembros que presenten a la Comisión información sobre la propiedad, sobre las características de los buques y de los artes de pesca y sobre la actividad de los buques pesqueros de la Unión que enarbolan su pabellón. La información disponible en esta base de datos debe utilizarse en los intercambios de información sobre las autorizaciones de pesca, tal como exige el Reglamento (UE) 2017/2403.
- (4) La información incluida en la base de datos sobre autorizaciones de pesca de la Unión, creada de conformidad con el artículo 39 del Reglamento (UE) 2017/2403, puede contener datos personales, incluidos los identificadores y los nombres de los buques y los datos de contacto de los propietarios de los mismos. El tratamiento de estos datos personales resulta necesario para una gestión de los datos y un intercambio de información eficaces, tal como exige el Reglamento (UE) 2017/2403. Debe garantizarse en todo momento y a todos los niveles que se cumplen las obligaciones relativas a la protección de datos personales establecidas en los Reglamentos (UE) 2018/1725 ⁽³⁾ y (UE) 2016/679 ⁽⁴⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo. Con el fin de garantizar una gestión sostenible de la flota pesquera exterior y de la pesca en aguas de la UE por parte de los buques que enarbolan pabellón de un tercer país, es necesario conservar los datos durante un período de diez años. En algunos casos, los datos deben conservarse durante un período superior a diez años.
- (5) Debe darse suficiente tiempo a los Estados miembros para que adapten sus sistemas nacionales a los nuevos requisitos en materia de datos que establece el presente Reglamento.
- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Pesca y Acuicultura.

⁽¹⁾ DO L 347 de 28.12.2017, p. 81.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/218 de la Comisión, de 6 de febrero de 2017, relativo al registro de la flota pesquera de la Unión (DO L 34 de 9.2.2017, p. 9).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece los requisitos técnicos y operativos para el registro, formato y transmisión de la información a que se refiere el artículo 40, apartado 2, del Reglamento (UE) 2017/2403.

Artículo 2

Definiciones

1. A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones pertinentes que figuran en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2017/2403.
2. A efectos del presente Reglamento, se aplicarán asimismo las definiciones siguientes:
 - a) «Base de datos de la flota pesquera de la Unión»: el registro, llevado por la Comisión, que contiene información sobre todos los buques pesqueros de la Unión de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/218 y se complementa con los datos adicionales de los buques que se exigen en las solicitudes de autorizaciones de pesca con arreglo al Reglamento (UE) 2017/2403.
 - b) «Base de datos de autorizaciones de pesca de la Unión»: la base de datos creada de conformidad con el artículo 39 del Reglamento (UE) 2017/2403 para garantizar el intercambio de información a que se refieren los títulos II y III de dicho Reglamento.

CAPÍTULO II

INFORMACIÓN EN LA BASE DE DATOS DE AUTORIZACIONES DE PESCA DE LA UNIÓN

Artículo 3

Solicitudes de autorización

1. Cuando se presenten solicitudes de autorización de pesca de conformidad con el artículo 39, apartado 3, del Reglamento (UE) 2017/2403, los Estados miembros y los terceros países presentarán una solicitud por buque, por acuerdo, por categoría de pesca y por período.
2. La información sobre el buque disponible en la base de datos de la flota pesquera de la Unión será utilizada por la base de datos de autorizaciones de pesca de la Unión para garantizar el intercambio de datos sobre las autorizaciones de pesca, tal como se exige en el Reglamento (UE) 2017/2403.

Artículo 4

Formato de la información intercambiada

1. El formato de la información intercambiada entre los Estados miembros, los terceros países y la Comisión de conformidad con los artículos 11, 18, 22 y 25 del Reglamento (UE) 2017/2403 será la definición de esquema XML del dominio «Fishing License Authorization & Permit (FLAP)» basado en la norma P1000-9 del «Fisheries Language for Universal Exchange (UN/FLUX)» de las Naciones Unidas.
2. Los campos de datos, los componentes principales y los mensajes XML (*Extensible Markup Language*) bien formateados deberán cumplir la definición de esquema XML (XSD) basado en las bibliotecas de normalización UN/FLUX.
3. Se utilizarán el XSD y los códigos de la página del registro de datos maestros del sitio web de pesca de la Comisión Europea.

4. Los Estados miembros utilizarán el documento de ejecución del FLAP disponible en el sitio web de pesca de la Comisión Europea para garantizar que se comunican los mensajes correctos y se siguen los procedimientos correctos para la base de datos de autorizaciones de pesca de la Unión.

Artículo 5

Transmisión de mensajes

1. La transmisión de mensajes se realizará de forma totalmente automatizada e inmediata, utilizando la capa de transporte para los intercambios de datos de pesca que facilite la Comisión.
2. El remitente será responsable de comunicar los mensajes con arreglo a las normas de validación y verificación acordadas establecidas en el documento de ejecución del FLAP.
3. El receptor del mensaje informará al remitente de la recepción y de los resultados de validación y verificación del mensaje transmitiendo un mensaje de respuesta.

Artículo 6

Cambios en los formatos XML y en los documentos de ejecución

1. Los servicios de la Comisión decidirán, en concertación con los Estados miembros, las modificaciones del formato XML del dominio UN/FLUX FLAP y del documento de ejecución del FLAP.
2. Las modificaciones a que se refiere el apartado 1 no entrarán en vigor antes de que hayan transcurrido seis meses ni después de que hayan transcurrido dieciocho meses desde la fecha en que se hayan decidido. Los servicios de la Comisión determinarán el calendario en concertación con los Estados miembros.

Artículo 7

Datos personales

Los datos personales contenidos en la base de datos de autorizaciones de pesca de la Unión no se conservarán durante más de diez años, salvo si dichos datos personales son necesarios para permitir el seguimiento de una infracción, de una inspección o de procedimientos judiciales o administrativos. En estos casos, los datos personales podrán conservarse durante veinte años. Si los datos personales se conservan durante un período más largo, los datos serán anonimizados.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 8

Entrada en vigor

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 1 de diciembre de 2020.

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

Hecho en Bruselas, el 16 de enero de 2020.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/39 DE LA COMISIÓN**de 16 de enero de 2020****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 con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo**

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⁾ («el Reglamento de base»), y en particular su artículo 11, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO**1.1. Medidas en vigor**

- (1) En octubre de 2007, el Consejo estableció un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de peroxosulfatos originarios de la República Popular China («China») mediante el Reglamento (CE) n.º 1184/2007 del Consejo ⁽²⁾ («las medidas originales»). Se concedió el trato de economía de mercado a dos empresas, una de las cuales recibió derechos individuales de dumping del 24,5 %. Se consideró que la otra empresa no practicaba dumping, por lo que se la excluyó de las medidas. Las demás empresas están sujetas a un tipo del derecho del 71,8 %. En diciembre de 2013, el Consejo, tras una reconsideración por expiración, amplió las medidas antidumping mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1343/2013 del Consejo ⁽³⁾ («las medidas en vigor»).

1.2. Inicio de una reconsideración por expiración

- (2) A raíz de la publicación de un anuncio de expiración inminente de las medidas en vigor ⁽⁴⁾, RheinPerChemie GmbH y United Initiators GmbH («los solicitantes»), que representaban el 100 % de la producción total de la Unión de peroxosulfatos, solicitaron el inicio de una reconsideración por expiración. Argumentaban que la expiración de las medidas acarrearía probablemente la continuación o reaparición del dumping y del perjuicio para la industria de la Unión.
- (3) El 17 de diciembre de 2018, la Comisión anunció, mediante la publicación de un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽⁵⁾ («el anuncio de inicio»), el inicio de una reconsideración por expiración de las medidas en vigor con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento de base.
- (4) El 26 de septiembre de 2019, la Comisión inició por iniciativa propia una investigación sobre la posible elusión de las medidas antidumping en vigor por la empresa ABC Chemicals (Shanghai) Co., Ltd, una empresa que, de acuerdo con la investigación original, no practicaba dumping, y sometió a registro las importaciones del producto objeto de reconsideración fabricado por dicha empresa ⁽⁶⁾. El resultado de la investigación de la reconsideración por expiración no prejuzga en absoluto el resultado de la investigación antielusión.

⁽¹⁾ DO L 176 de 30.6.2016, p. 21, modificado en último lugar por el Reglamento (UE) 2018/825 (DO L 143 de 7.6.2018, p. 1).

⁽²⁾ DO L 265 de 11.10.2007, p. 1.

⁽³⁾ DO L 338 de 17.12.2013, p. 11.

⁽⁴⁾ DO C 110 de 23.3.2018, p. 29.

⁽⁵⁾ DO C 454 de 17.12.2018, p. 7.

⁽⁶⁾ 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 (DO L 246 de 26.9.2019, p. 19).

1.3. Investigación

1.3.1. *Período de investigación de la reconsideración y período considerado*

- (5) La investigación de la continuación o reaparición del dumping abarcó el período comprendido entre el 1 de octubre de 2017 y el 30 de septiembre de 2018 («el período de investigación de la reconsideración»). El análisis de las tendencias pertinentes para evaluar la probabilidad de continuación o reaparición del perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de enero de 2015 y el final del período de investigación de la reconsideración («el período considerado»).

1.3.2. *Partes interesadas*

- (6) En el anuncio de inicio, la Comisión invitó a todas las partes interesadas a participar en la investigación. Especialmente se puso en contacto con los solicitantes, los productores exportadores conocidos de China, los importadores no vinculados conocidos de la Unión y las autoridades de China.
- (7) Se invitó a todas las partes interesadas a exponer sus puntos de vista, presentar la información oportuna y aportar pruebas justificativas en los plazos establecidos en el anuncio de inicio. También se les concedió la oportunidad de solicitar por escrito una audiencia con los servicios de investigación de la Comisión o con el Consejero Auditor en litigios comerciales.

1.3.3. *Muestreo*

- (8) En el anuncio de inicio, la Comisión declaró que podría realizar un muestreo de los productores exportadores de China y de los importadores no vinculados, de conformidad con el artículo 17 del Reglamento de base. Solo un productor exportador, United Initiators Hefei Co. Ltd, y su empresa matriz, United Initiators Shanghai Co. Ltd, se dieron a conocer y facilitaron la información requerida. Por consiguiente, no fue necesario seleccionar una muestra de productores exportadores.
- (9) Varios importadores se dieron a conocer al inicio de la investigación, pero ninguno de ellos había importado cantidades significativas del producto objeto de reconsideración durante el período de investigación de la reconsideración. Por tanto, la Comisión no hizo ningún muestreo de los importadores.

1.3.4. *Cuestionarios e inspecciones in situ*

- (10) La Comisión facilitó los cuestionarios a todos los exportadores y los envió a los productores y los usuarios de la Unión. Asimismo, envió un cuestionario a la Administración de China («las autoridades chinas»). Se recibieron respuestas de dos productores de la Unión y de un productor exportador de China.
- (11) La Comisión verificó toda la información que consideró necesaria para determinar la probabilidad de la continuación o reaparición del dumping y del perjuicio, así como el interés de la Unión. Se realizaron inspecciones *in situ* en los locales de las siguientes partes interesadas:
- a) Productor exportador chino:
- United Initiators Hefei Co. Ltd, y su empresa de ventas vinculada: United Initiators Shanghai Co. Ltd.
- b) Productores de la Unión:
- RheinPerChemie GmbH & Co. KG, Alemania;
 - United Initiators GmbH & Co. KG, Alemania.

1.3.5. *Procedimiento para la determinación del valor normal con arreglo al artículo 2, apartado 6 bis, del Reglamento de base*

- (12) Dado que la solicitud de reconsideración incluía pruebas suficientes de la existencia de distorsiones significativas a tenor del artículo 2, apartado 6 bis, letra b), del Reglamento de base, la Comisión consideró que procedía iniciar la reconsideración, de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, de dicho Reglamento.

- (13) Por consiguiente, a fin de recoger los datos necesarios para la posible aplicación del artículo 2, apartado 6 bis, del Reglamento de base, la Comisión invitó en el anuncio de inicio a todos los productores chinos conocidos a facilitar la información solicitada en el anexo III del anuncio en lo que respecta a los insumos utilizados para producir el producto objeto de reconsideración. El único productor que envió una respuesta al muestreo presentó también dicha información.
- (14) Por otro lado, la Comisión envió un cuestionario a las autoridades chinas a fin de obtener la información que consideró necesaria para la investigación sobre las presuntas distorsiones significativas a tenor del artículo 2, apartado 6 bis, letra b), del Reglamento de base. En dicho cuestionario, se invitó a las autoridades chinas a exponer sus puntos de vista sobre las pruebas contenidas en la solicitud de los solicitantes, sobre las pruebas incluidas en el expediente relativas a la existencia de distorsiones significativas, en particular las recogidas en el documento *Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations* [«Documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre las distorsiones significativas en la economía de la República Popular China a efectos de las investigaciones de defensa comercial», documento en inglés] («el informe») ⁽⁷⁾, así como sobre la conveniencia de aplicar el artículo 2, apartado 6 bis, del Reglamento de base en el caso en cuestión. La Comisión no recibió ninguna respuesta de las autoridades chinas.
- (15) La Comisión también invitó a todas las partes interesadas a exponer sus puntos de vista, presentar la información oportuna y aportar pruebas justificativas sobre la conveniencia de aplicar el artículo 2, apartado 6 bis, del Reglamento de base en el plazo previsto en el anuncio de inicio.
- (16) En el anuncio de inicio, la Comisión también especificó que, a la vista de las pruebas disponibles, podría tener que seleccionar un país representativo adecuado de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra a), del Reglamento de base, a fin de determinar el valor normal sobre la base de precios o valores de referencia no distorsionados.
- (17) El 15 de enero de 2019, la Comisión informó a todas las partes interesadas mediante una primera nota del expediente ⁽⁸⁾ («la nota de 15 de enero») acerca de las fuentes pertinentes que podía utilizar para determinar el valor normal, de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra e), párrafo segundo, del Reglamento de base. Sobre la base de las respuestas al anexo III del anuncio de inicio, la Comisión facilitó una lista de todos los factores de producción, como los materiales, la energía y la mano de obra, utilizados en la producción de peroxosulfatos. Además, sobre la base de los criterios que guían la elección de precios o valores de referencia no distorsionados, la Comisión determinó que Turquía era el país representativo más adecuado en esa fase.
- (18) La Comisión dio a todas las partes interesadas la oportunidad de formular observaciones, pero solo las recibió por parte de los solicitantes.
- (19) La Comisión abordó esas observaciones en una segunda nota ⁽⁹⁾ relativa a las fuentes utilizadas para determinar el valor normal, con fecha de 6 de mayo de 2019 («la nota de 6 de mayo»). En ella especificó también la lista de factores de producción y reiteró la conclusión de que Turquía era el país representativo más adecuado con arreglo al artículo 2, apartado 6 bis, letra a), primer guion, del Reglamento de base. La Comisión invitó a las partes interesadas a formular observaciones. No recibió observación alguna.

2. PRODUCTO OBJETO DE RECONSIDERACIÓN Y PRODUCTO SIMILAR

2.1. Producto objeto de reconsideración

- (20) El producto objeto de reconsideración son los peroxosulfatos (persulfatos), incluido el sulfato de peroximonosulfato de potasio, originarios de la República Popular China, clasificados actualmente en los códigos NC 2833 40 00 y ex 2842 90 80 (código TARIC 2842 90 80 20) («el producto objeto de reconsideración»).
- (21) Los peroxosulfatos se utilizan como iniciadores o como agentes oxidantes en una serie de procesos. Se usan, por ejemplo, como iniciadores de la polimerización en la producción de polímeros, como agentes decapantes en la producción de circuitos impresos, o como agentes blanqueadores en cosméticos para el cabello.

2.2. Producto similar

- (22) Según establece la investigación original, los peroxosulfatos vendidos por la industria de la Unión en el territorio de esta, los producidos y vendidos en el mercado interno chino y los importados en la Unión desde China comparten las mismas características físicas y químicas básicas y los mismos usos finales. Se consideran, por tanto, productos similares a tenor del artículo 1, apartado 4, del Reglamento de base.

⁽⁷⁾ Bruselas, 20.12.2017, SWD(2017) 483 final/2; disponible en: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2017/december/tradoc_156474.pdf.

⁽⁸⁾ Nota al expediente de 15 de enero, n.º Sherlock: t19.000129 (disponible en el expediente de libre acceso).

⁽⁹⁾ Nota al expediente de 6 de mayo, n.º Sherlock: t19.002077 (disponible en el expediente de libre acceso).

3. PROBABILIDAD DE CONTINUACIÓN O REPARICIÓN DEL DUMPING

- (23) De conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento de base, la Comisión examinó si la expiración de las medidas en vigor podría conducir a una continuación o reparación del dumping practicado por China.

3.1. Continuación del dumping de las importaciones durante el período de investigación de la reconsideración

3.1.1. Valor normal

- (24) De conformidad con el artículo 2, apartado 1, del Reglamento de base, «el valor normal se basará en principio en los precios pagados o por pagar, en el curso de operaciones comerciales normales, por clientes independientes en el país de exportación».
- (25) Sin embargo, de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra a), del Reglamento de base, «si [...] se determina que no es adecuado utilizar los precios y costes internos del país exportador debido a la existencia en ese país de distorsiones significativas a tenor de la letra b), el valor normal se calculará exclusivamente a partir de costes de producción y venta que reflejen precios o valores de referencia no distorsionados» e «incluirá una cantidad no distorsionada y razonable en concepto de gastos administrativos, de venta y generales y en concepto de beneficios» («los gastos administrativos, de venta y generales»). Como se explica más adelante, la presente investigación permitió a la Comisión concluir que, sobre la base de las pruebas disponibles, y teniendo en cuenta la falta de cooperación de las autoridades chinas y la ausencia de alegaciones por parte de los productores exportadores, era conveniente aplicar el artículo 2, apartado 6 bis, del Reglamento de base.

3.1.2. Existencia de distorsiones significativas

3.1.2.1. Introducción

- (26) El artículo 2, apartado 6 bis, letra b), del Reglamento de base establece lo siguiente: «Puede considerarse que una distorsión es significativa cuando los precios o costes notificados, incluidos los costes de las materias primas y la energía, no son fruto de las fuerzas del mercado libre por verse afectados por una intervención sustancial de los poderes públicos. Al valorar la existencia de distorsiones significativas se tendrá en cuenta, entre otras cosas, el posible impacto de uno o varios de los elementos siguientes:
- *mercado abastecido en una proporción significativa por empresas que son propiedad de las autoridades del país exportador o que operan bajo su control o supervisión política o bajo su dirección,*
 - *presencia del Estado en las empresas, lo que le permite interferir en los precios o los costes,*
 - *existencia de políticas públicas o medidas discriminatorias que favorecen a los proveedores internos o que influyen en las fuerzas del mercado libre,*
 - *la falta de aplicación o la aplicación discriminatoria de las leyes en materia de concurso de acreedores, sociedades y propiedad, o su ejecución inadecuada,*
 - *costes salariales distorsionados,*
 - *acceso a la financiación concedido por instituciones que aplican objetivos de política pública o que de otro modo no actúan con independencia del Estado».*
- (27) De ello se deduce que, al evaluar la existencia de distorsiones significativas de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra b), del Reglamento de base, ha de tenerse en cuenta el posible impacto de uno o varios de estos elementos en los precios y costes del producto objeto de reconsideración en el país exportador. No obstante, dado que esta lista no es acumulativa, no es necesario tener en cuenta todos los elementos para determinar la existencia de distorsiones significativas. Además, pueden utilizarse las mismas circunstancias de hecho para demostrar la existencia de uno o varios de los elementos de la lista. Cualquier conclusión sobre las distorsiones significativas a tenor del artículo 2, apartado 6 bis, letra a), debe adoptarse sobre la base de todas las pruebas disponibles. La evaluación general de la existencia de distorsiones puede también tener en cuenta el contexto general y la situación del país exportador.
- (28) El artículo 2, apartado 6 bis, letra c), del Reglamento de base establece lo siguiente: «en caso de que la Comisión disponga de indicios fundados de la posible existencia en un determinado país o sector de ese país de distorsiones significativas a tenor de la letra b), y cuando proceda a efectos de la aplicación efectiva del presente Reglamento, la Comisión elaborará, publicará y actualizará periódicamente un informe en el que se describan las circunstancias del mercado contempladas en la letra b) que se den en ese país o sector».

- (29) Con arreglo a esa disposición, la Comisión ha publicado el informe (véase el considerando 14), que apunta a la existencia de una intervención sustancial de los poderes públicos chinos a muchos niveles de la economía nacional, en especial distorsiones específicas de muchos factores clave de la producción (como el suelo, la energía, el capital, las materias primas y la mano de obra), así como en sectores específicos, como el de los peroxosulfatos. El informe se incluyó en el expediente de investigación en la fase inicial.
- (30) La solicitud de reconsideración por expiración («la solicitud») sirvió de complemento al informe al proporcionar pruebas adicionales de distorsiones significativas en el sector de los peroxosulfatos a tenor del artículo 2, apartado 6 bis, letra b). Los solicitantes presentaron pruebas de que la producción y la venta del producto objeto de reconsideración se ven afectadas (al menos potencialmente) por las distorsiones mencionadas en el informe, en particular por la gran intervención del Estado en el sector de los peroxosulfatos.

3.1.2.2. Distorsiones significativas que afectan a los precios y a los costes internos de China: contexto económico general

- (31) El sistema económico chino se basa en el concepto de «economía socialista de mercado». Este concepto está consagrado en la Constitución china y determina la gobernanza económica del país. El principio fundamental es la propiedad pública socialista de los medios de producción, es decir, la propiedad por parte de todo el pueblo y la propiedad colectiva por parte de los trabajadores. La economía estatal es la fuerza motriz de la economía nacional y el Estado tiene el mandato de velar por su consolidación y crecimiento ⁽¹⁰⁾. Por consiguiente, la configuración general de la economía china no solo permite intervenciones sustanciales de los poderes públicos en la economía, sino que estas intervenciones están respaldadas por un mandato expreso. El concepto de supremacía de la propiedad pública sobre la privada impregna todo el sistema jurídico y se pone de relieve como principio general en todos los actos legislativos fundamentales. Las leyes chinas en materia de propiedad son un buen ejemplo: se refieren a la etapa primaria del socialismo y confían al Estado el mantenimiento del sistema económico básico, en el que la propiedad pública desempeña un papel dominante. Las leyes permiten que se desarrollen otras modalidades de propiedad paralelas a la estatal ⁽¹¹⁾.
- (32) Además, con arreglo al Derecho chino, la economía socialista de mercado se desarrolla bajo la dirección del Partido Comunista Chino («PCC»). Las estructuras del Estado chino y del PCC están interrelacionadas a todos los niveles (jurídico, institucional y personal), y conforman una superestructura en la que es imposible distinguir entre las funciones del partido y las del Estado. Tras una modificación de la Constitución china en marzo de 2018, el liderazgo del PCC se vio aún más reforzado al reafirmarse en el texto del artículo 1 de la Constitución. Tras la primera oración de dicha disposición, según la cual, el sistema socialista es el sistema básico de la República Popular China, se introdujo una segunda oración, según la cual, la característica que define el socialismo chino es el liderazgo del Partido Comunista Chino ⁽¹²⁾. Este enunciado pone de manifiesto el control del PCC sobre el sistema económico del país. Se trata de un control inherente al sistema chino y va mucho más allá de la situación habitual en otros países, donde los poderes públicos ejercen un amplio control macroeconómico dentro de cuyos límites entran en juego las fuerzas del mercado libre.
- (33) En primer lugar, en cuanto al nivel de control administrativo general, la dirección de la economía china se rige por un complejo sistema de planificación industrial que afecta a todas las actividades económicas del país. La totalidad de estos planes abarca una matriz completa y compleja de sectores y políticas transversales que está presente en todos los niveles de la Administración. Los planes a nivel provincial son detallados, mientras que los planes nacionales fijan objetivos más amplios. Los planes especifican además los medios destinados a apoyar a las industrias o los sectores pertinentes, así como los plazos en los que deben alcanzarse los objetivos. Algunos planes incluyen objetivos explícitos de producción. En los planes se destacan distintos sectores o proyectos industriales como prioridades (positivas o negativas) de acuerdo con las prioridades de la Administración, y se les asignan objetivos específicos de desarrollo (modernización industrial, expansión internacional, etc.). Los operadores económicos, tanto privados como públicos, deben ajustar sus actividades empresariales de manera efectiva a las realidades impuestas por el sistema de planificación. Y ello no solamente debido al carácter vinculante de los planes, sino también porque las autoridades chinas competentes a todos los niveles de la Administración cumplen dicho sistema y utilizan en consecuencia las competencias que les han sido atribuidas, los operadores económicos se ven inducidos a atenerse a las prioridades establecidas en los planes ⁽¹³⁾.

⁽¹⁰⁾ Véase el informe, pp. 6 y 7.

⁽¹¹⁾ Véase el informe, p. 10.

⁽¹²⁾ Véase: <http://en.pkulaw.cn/display.aspx?cgid=311950&lib=law>.

⁽¹³⁾ Véase el informe, pp. 41, 73 y 74.

- (34) En segundo lugar, en lo que al nivel de asignación de los recursos financieros se refiere, el sistema financiero de China está dominado por los bancos comerciales de propiedad estatal. A la hora de establecer y aplicar su política de préstamos, estos bancos deben ajustarse a los objetivos de la política industrial de la Administración, en lugar de centrarse en los méritos económicos de un proyecto determinado (véase también el punto 3.3.2.9) ⁽¹⁴⁾. Lo mismo se aplica a los demás componentes del sistema financiero chino, como los mercados de valores, los mercados de obligaciones o los mercados de capital inversión. Aunque de menor importancia que el sector bancario, estas partes del sector financiero no se crean institucional y operativamente con vistas a maximizar el funcionamiento eficiente de los mercados financieros, sino a garantizar el control y permitir la intervención del Estado y del PCC ⁽¹⁵⁾.
- (35) En tercer lugar, en lo que al marco regulador se refiere, las intervenciones estatales en la economía revisten diversas formas. Por ejemplo, las normas de contratación pública se utilizan habitualmente para alcanzar objetivos de actuación distintos de la eficiencia económica, de modo que se socavan los principios de mercado en la zona. La legislación aplicable establece específicamente que la contratación pública se llevará a cabo con el fin de facilitar la consecución de los objetivos diseñados por las políticas estatales. Sin embargo, la naturaleza de estos objetivos sigue sin estar definida, lo que deja un amplio margen de apreciación a los órganos encargados de la toma de decisiones ⁽¹⁶⁾. Del mismo modo, en el ámbito de la inversión, las autoridades chinas mantienen un control y una influencia significativos en relación con el destino y la magnitud de la inversión estatal y privada. Las autoridades utilizan el control de las inversiones, así como diversos incentivos, restricciones y prohibiciones en materia de inversión, como un instrumento importante para apoyar los objetivos de la política industrial, como el mantenimiento del control estatal sobre sectores clave o el refuerzo de la industria nacional ⁽¹⁷⁾.
- (36) En resumen, el modelo económico chino se basa en determinados axiomas fundamentales que establecen y fomentan múltiples intervenciones de los poderes públicos. Estas importantes intervenciones de los poderes públicos chocan con el libre juego de las fuerzas del mercado y provocan una alteración de la asignación efectiva de los recursos de acuerdo con los principios del mercado ⁽¹⁸⁾.

3.1.2.3. Distorsiones significativas de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra b), primer guion, del Reglamento de base: mercado abastecido en una proporción significativa por empresas que son propiedad de las autoridades del país exportador o que operan bajo su control o supervisión política o bajo su dirección

- (37) En China, las empresas que son propiedad del Estado o que operan bajo su control y supervisión política o bajo su dirección representan una parte fundamental de la economía.
- (38) El único fabricante chino de peroxosulfatos que cooperó con la Comisión en la presente investigación es de propiedad privada. La Comisión no dispone de información precisa sobre la estructura de propiedad de las demás empresas que operan en el sector chino de los peroxosulfatos.
- (39) Respecto del control, la supervisión política o la dirección estatales, los poderes públicos y el PCC mantienen estructuras que garantizan su influencia continua en las empresas. El Estado (y, en muchos aspectos, también el PCC) no solo formula y supervisa activamente la aplicación de las políticas económicas generales por parte de las distintas empresas, sino que también reivindica su derecho a participar en la toma de decisiones operativas en dichas empresas. Los elementos que indican la existencia de control por parte de la Administración sobre las empresas del sector de los peroxosulfatos se explican más detalladamente en el punto 3.1.2.4. Debido al alto nivel de control e intervención de los poderes públicos en el sector químico, tal como se describe a continuación, ni siquiera los productores privados de peroxosulfatos pueden operar en condiciones de mercado.

3.1.2.4. Distorsiones significativas de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra b), segundo guion, del Reglamento de base: presencia del Estado en las empresas, lo que le permite interferir en los precios o los costes

- (40) Las autoridades chinas están en condiciones de interferir en los precios y los costes mediante la presencia del Estado en las empresas. Tal como prevé la legislación china, las células del PCC en las empresas, ya sean públicas o privadas, representan otro canal a través del cual el Estado puede interferir en las decisiones empresariales. Con arreglo a las leyes chinas en materia de sociedades, debe establecerse en todas las empresas una organización del PCC (con al menos tres miembros del partido, según se especifica en sus estatutos) ⁽¹⁹⁾ y la empresa debe ofrecer las condiciones necesarias para que dicha organización desarrolle sus actividades. También se ha informado de las presiones que ejerce el PCC en las empresas privadas para que estas den prioridad al «patriotismo» y sigan la disciplina de

⁽¹⁴⁾ Véase el informe, pp. 120 y 121.

⁽¹⁵⁾ Véase el informe, pp. 122-135.

⁽¹⁶⁾ Véase el informe, pp. 167 y 168.

⁽¹⁷⁾ Véase el informe, pp. 169, 170, 200 y 201.

⁽¹⁸⁾ Véase el informe, pp. 15, 16, 50, 84, 108 y 109.

⁽¹⁹⁾ Véase el informe, p. 26.

partido ⁽²⁰⁾. En 2017 se informó de que existían células del partido en el 70 % de unos 1,86 millones de empresas de propiedad privada, y de que había una presión creciente para que las organizaciones del PCC tuvieran la última palabra sobre las decisiones empresariales en sus respectivas empresas ⁽²¹⁾. Estas normas son de aplicación general en toda la economía china. La Comisión concluyó que estas normas también se aplican a los productores de peroxosulfatos y a los proveedores de sus insumos.

- (41) Concretamente, la investigación original relativa a los peroxosulfatos reveló que, en el caso de una empresa, la mayor parte de los directores del consejo de administración, incluido su presidente, que poseía una parte importante de las acciones de la empresa, eran los mismos que antes de la privatización y habían sido designados por el Estado. Se constató que, además, eran miembros del PCC. Por otro lado, la empresa no pudo demostrar el pago de las acciones durante el proceso de privatización ⁽²²⁾.
- (42) En el caso de otra empresa, que había sido fundada como empresa de propiedad estatal y fue privatizada en 2000, la investigación original mostró que tres miembros del personal que ocupaban un puesto directivo antes de la privatización fueron quienes llevaron esta a cabo, y que seguían ejerciendo el control sobre los principales órganos de toma de decisiones de la empresa. Se constató que esas tres personas eran miembros del PCC ⁽²³⁾. La investigación original reveló, respecto de una tercera empresa, que el capital utilizado para fundarla se obtuvo de empresas de propiedad colectiva gestionadas por el actual presidente de la empresa ⁽²⁴⁾.
- (43) La presencia e intervención del Estado en los mercados financieros (véase también el punto 3.3.2.8), así como en el suministro de materias primas e insumos, también tienen un efecto distorsionador en el mercado ⁽²⁵⁾.
- (44) Sobre la base de todo lo anterior, y en ausencia de información que contradijera las consideraciones anteriores, la Comisión llegó a la conclusión de que la presencia del Estado en las empresas del sector de los peroxosulfatos, así como en el sector financiero y otros sectores de insumos, junto con el marco descrito en los puntos 3.3.2.3 y siguientes, permitía a las autoridades chinas interferir en los precios y los costes.

3.1.2.5. Distorsiones significativas de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra b), tercer guion, del Reglamento de base: existencia de políticas públicas o medidas discriminatorias que favorecen a los proveedores internos o que influyen en las fuerzas del mercado libre

- (45) La dirección de la economía china está determinada en gran medida por un complejo sistema de planificación que establece las prioridades y fija los objetivos en los que deben centrarse las administraciones centrales y locales. Existen planes pertinentes a todos los niveles de la Administración que abarcan prácticamente todos los sectores económicos, los objetivos fijados por los instrumentos de planificación son vinculantes y las autoridades de cada nivel administrativo supervisan la ejecución de los planes por el nivel inferior correspondiente de la Administración. En general, el sistema de planificación en China hace que los recursos se orienten a sectores considerados estratégicos o de otra índole políticamente importante para la Administración, en lugar de asignarse en consonancia con las fuerzas del mercado ⁽²⁶⁾.
- (46) El documento más completo y detallado sobre las políticas relativas al sector químico chino es el decimotercer plan quinquenal para la industria petroquímica y química (2016-2020) («el plan»). Por ejemplo, en lo que respecta al amoníaco, que es la materia prima clave para fabricar peroxosulfatos, el plan señala la necesidad de centrarse en impulsar la construcción de la segunda fase de las instalaciones de amoníaco de Changzhou Zengyuan, de una capacidad de 600 000 toneladas ⁽²⁷⁾. El plan establece que, en principio, no ha de construirse ninguna nueva instalación de amoníaco sintético que emplee carbón grueso no fumígeno y gas natural como materia prima. Por el contrario, se ha de apostar por desarrollar una ventaja competitiva del sector que permita crear nuevos vínculos en la cadena industrial, como el del sector de la química del carbono ⁽²⁸⁾. El plan también promueve conjuntos de tecnología y equipos que garanticen una producción anual de amoníaco y metanol sintéticos superior al millón de toneladas ⁽²⁹⁾.

⁽²⁰⁾ Véase el informe, pp. 31 y 32.

⁽²¹⁾ <https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU>.

⁽²²⁾ Véase el informe, p. 431.

⁽²³⁾ Véase el informe, p. 431.

⁽²⁴⁾ Véase el informe, p. 431.

⁽²⁵⁾ Véase el informe, pp. 111-150.

⁽²⁶⁾ Véase el informe, pp. 41, 42 y 83.

⁽²⁷⁾ Véase el informe, p. 69.

⁽²⁸⁾ Véase el informe, p. 409.

⁽²⁹⁾ Véase el informe, p. 411.

- (47) Respecto de otra materia prima clave, el ácido sulfúrico, el decimotercer plan quinquenal para el desarrollo de la industria petroquímica en la provincia de Hebei ofrece un ejemplo de cómo los objetivos y los destinatarios de las políticas se transmiten del nivel nacional al siguiente nivel administrativo. Tras una revisión de los logros alcanzados en el marco del decimosegundo plan quinquenal, el plan señala los principales problemas previstos para los próximos cinco años, como la necesidad de mejorar la estructura de productos ⁽³⁰⁾.
- (48) Respecto de otra materia prima, el hidróxido de potasio, el decimotercer plan quinquenal para los recursos minerales menciona las sales de potasio. El plan señala una serie de problemas en el sector minero: las intervenciones de los poderes públicos en la asignación de recursos siguen siendo relativamente frecuentes, los principios de mercado aplicables a los derechos mineros no son exhaustivos y el sistema moderno del mercado de la minería todavía no está completo ⁽³¹⁾. La sal de potasio es uno de los minerales calificados como «estratégicos». Uno de los objetivos explícitos del plan es consolidar los yacimientos de sal de potasio de Qinghai Chaerhan y Xinjiang Lopnur y mantener el índice de autosuficiencia nacional entre el 55 % y el 60 %, así como controlar la intensidad de la extracción minera de dicho mineral y los nuevos aumentos de las capacidades de producción ⁽³²⁾.
- (49) Además, hay otras intervenciones estatales que afectan a la cadena de suministro de las principales materias primas y la energía en toda China. Así, existe un alto nivel de intervención del Estado en el sector de la electricidad, con un exceso de capacidad y precios distintos o preferentes destinados a reducir las facturas de electricidad del sector chino de los peroxosulfatos ⁽³³⁾. En el caso del sulfato de amonio, hay regímenes de subvenciones, en particular programas tributarios, provisión de suelo, programas de préstamo o subvenciones, así como otro tipo de programas ⁽³⁴⁾. En el caso del hidróxido de sodio (sosa cáustica), el suministro de electricidad es más barato ⁽³⁵⁾.
- (50) Por tanto, se establece que las autoridades chinas aplican una serie de políticas públicas que influyen en las fuerzas del mercado libre en relación con la producción de las materias primas utilizadas en el sector de los peroxosulfatos. Tales medidas impiden que las fuerzas del mercado funcionen con normalidad.

3.1.2.6. Distorsiones significativas de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra b), cuarto guion, del Reglamento de base: la falta de aplicación o la aplicación discriminatoria de las leyes en materia de concurso de acreedores, sociedades y propiedad, o su ejecución inadecuada

- (51) De acuerdo con la información que obra en el expediente, el sistema chino en materia de concurso de acreedores no alcanza adecuadamente sus propios objetivos principales, como la resolución equitativa de los créditos y las deudas y la salvaguardia de los derechos e intereses legítimos de los acreedores y los deudores. Esto parece basarse en el hecho de que, si bien las leyes chinas en materia de concurso de acreedores se basan formalmente en principios similares a las leyes correspondientes de otros países, el sistema chino se caracteriza por unas medidas sistemáticamente insuficientes para garantizar el cumplimiento. El número de quiebras sigue siendo notoriamente bajo en relación con el tamaño de la economía del país, sobre todo porque el procedimiento en caso de insolvencia adolece de una serie de deficiencias que, en la práctica, funcionan como elemento disuasorio para la presentación de declaraciones de quiebra. Por otra parte, el Estado sigue desempeñando un papel importante y activo en los procedimientos de insolvencia y a menudo influye directamente en el resultado de los procedimientos ⁽³⁶⁾.
- (52) Además, las deficiencias del sistema de derechos de propiedad son especialmente evidentes en relación con la propiedad y los derechos de uso del suelo en China ⁽³⁷⁾. Todo el suelo es propiedad del Estado chino (tanto el suelo rural de propiedad colectiva como el urbano de propiedad estatal). Su asignación sigue dependiendo exclusivamente del Estado. Existen disposiciones legales destinadas a asignar los derechos de uso del suelo de manera transparente y a precios de mercado, mediante la introducción de procedimientos de licitación, por ejemplo. Sin embargo, estas disposiciones no se suelen cumplir, ya que determinados compradores obtienen sus suelos de forma gratuita o por debajo de los precios de mercado ⁽³⁸⁾. Además, al asignar los suelos, las autoridades suelen perseguir objetivos políticos específicos, como la ejecución de los planes económicos ⁽³⁹⁾.
- (53) Por tanto, las leyes chinas en materia de concurso de acreedores y propiedad no parecen funcionar correctamente, lo que da lugar a distorsiones a la hora de mantener a las empresas insolventes a flote y en relación con la provisión y la adquisición de suelo en China. Esas leyes se aplican también al sector de los peroxosulfatos y a sus proveedores de materias primas. La Comisión constató, en relación con dos productores de peroxosulfatos, que existían

⁽³⁰⁾ Véase el informe, p. 66.

⁽³¹⁾ Véase el informe, pp. 267 y 268.

⁽³²⁾ Véase el informe, p. 271.

⁽³³⁾ Véase el informe, pp. 217-234.

⁽³⁴⁾ Véase el informe, p. 431.

⁽³⁵⁾ Véase el informe, pp. 223, 231, 408 y 412.

⁽³⁶⁾ Véase el informe, pp. 138-149.

⁽³⁷⁾ Véase el informe, p. 216.

⁽³⁸⁾ Véase el informe, pp. 213-215.

⁽³⁹⁾ Véase el informe, pp. 209-211.

distorsiones heredadas de la economía no sujeta a las leyes del mercado, en particular en lo que respecta al coste de los derechos de uso del suelo adquiridos ⁽⁴⁰⁾. Investigaciones recientes en otros sectores también confirmaron que se habían concedido derechos de uso del suelo por una remuneración inferior a la adecuada ⁽⁴¹⁾.

- (54) A la luz de lo anterior, y en ausencia de cooperación en este caso, la Comisión concluyó que existía una aplicación discriminatoria o una garantía de cumplimiento inadecuada de las leyes en materia de concurso de acreedores y propiedad en el sector de los peroxosulfatos.

3.1.2.7. Distorsiones significativas de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra b), quinto guion, del Reglamento de base: costes salariales distorsionados

- (55) En China no puede desarrollarse plenamente un sistema de salarios basados en el mercado, ya que los trabajadores y los empleadores se encuentran con obstáculos para ejercer sus derechos de organización colectiva. China no ha ratificado una serie de convenios esenciales de la Organización Internacional del Trabajo («OIT»), en particular los relativos a la libertad de asociación y a la negociación colectiva ⁽⁴²⁾. Con arreglo a la legislación nacional, solo existe una organización sindical activa. Sin embargo, esta organización no es independiente de las autoridades del Estado y su participación en la negociación colectiva y en la protección de los derechos de los trabajadores sigue siendo rudimentaria ⁽⁴³⁾. Además, la movilidad de los trabajadores chinos está restringida por el sistema de registro de los hogares, que limita el acceso a toda la gama de prestaciones de la seguridad social y a otros beneficios a los residentes locales de una determinada zona administrativa. Esto suele hacer que los trabajadores que no estén en posesión del registro local de residencia se encuentren en una situación de empleo vulnerable y reciban ingresos más bajos que los titulares del registro de residencia ⁽⁴⁴⁾. Estas conclusiones implican que existe una distorsión de los costes salariales en China.

- (56) El expediente de la presente investigación no contiene elementos que demuestren que el sector de los peroxosulfatos no está sujeto al sistema del Derecho laboral chino. De hecho, parece estar afectado por las distorsiones de los costes salariales, tanto de forma directa (a la hora de fabricar el producto objeto de reconsideración) como indirecta (a la hora de acceder al capital o a los insumos de empresas sujetas al mismo sistema laboral en China).

- (57) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluyó que los costes salariales del sector de los peroxosulfatos, en particular en relación con el producto objeto de reconsideración, estaban distorsionados.

3.1.2.8. Distorsiones significativas de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra b), sexto guion, del Reglamento de base: acceso a la financiación concedido por instituciones que aplican objetivos de política pública o que de otro modo no actúan con independencia del Estado

- (58) Para los agentes empresariales de China, el acceso al capital está sujeto a diversas distorsiones.

- (59) En primer lugar, el sistema financiero chino se caracteriza por la fuerte posición de los bancos de propiedad estatal ⁽⁴⁵⁾, que, a la hora de conceder acceso a la financiación, tienen en cuenta otros criterios distintos de la viabilidad económica de un proyecto. Al igual que ocurre con las empresas públicas no financieras, los bancos siguen estando vinculados al Estado no solo a través de la propiedad, sino también a través de relaciones personales (los altos ejecutivos de las grandes instituciones financieras de propiedad estatal son finalmente nombrados por el PCC) ⁽⁴⁶⁾ y, también como ellas, aplican con regularidad las políticas públicas diseñadas por la Administración. De este modo, los bancos cumplen una obligación legal explícita de llevar a cabo su actividad empresarial en función de las necesidades de desarrollo económico y social nacionales y bajo las orientaciones de las políticas industriales del Estado ⁽⁴⁷⁾. Esto se ve agravado por otras normas en vigor que orientan las finanzas a sectores que los poderes públicos desean fomentar o consideran importantes por cualquier otro motivo ⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁰⁾ Véase el considerando 58 del Reglamento (CE) n.º 390/2007 de la Comisión (DO L 97 de 12.4.2007, p. 6).

⁽⁴¹⁾ Véanse los considerandos 478 a 493 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1690 de la Comisión (DO L 283 de 12.11.2018, p. 1).

⁽⁴²⁾ Véase el informe, pp. 332-337.

⁽⁴³⁾ Véase el informe, p. 336.

⁽⁴⁴⁾ Véase el informe, pp. 337-341.

⁽⁴⁵⁾ Véase el informe, pp. 114-117.

⁽⁴⁶⁾ Véase el informe, p. 119.

⁽⁴⁷⁾ Véase el informe, p. 120.

⁽⁴⁸⁾ Véase el informe, pp. 121, 122, 126-128 y 133-135.

- (60) Si bien se reconoce que pueden existir varios instrumentos jurídicos relativos a la necesidad de respetar el funcionamiento y las normas de prudencia normales de la banca, como la necesidad de examinar la solvencia del prestatario, las pruebas en la materia muestran que estas disposiciones solo desempeñan un papel secundario en la aplicación de los diversos instrumentos jurídicos ⁽⁴⁹⁾. Las investigaciones de defensa comercial anteriores también llegaron a la misma conclusión ⁽⁵⁰⁾.
- (61) Además, la calificación de bonos y crediticia suele estar distorsionada por diversas razones, especialmente por el hecho de que en la evaluación del riesgo influye la importancia estratégica que revista la empresa para las autoridades chinas y la solidez de cualquier garantía implícita que los poderes públicos ofrezcan. Las estimaciones sugieren claramente que las calificaciones crediticias chinas se corresponden sistemáticamente con calificaciones internacionales más bajas ⁽⁵¹⁾.
- (62) Esto produce un sesgo en la concesión de préstamos a empresas públicas, a grandes empresas privadas bien relacionadas y a empresas de sectores industriales clave, lo que implica que la disponibilidad y el coste del capital no es igual para todos los agentes del mercado.
- (63) En segundo lugar, los costes de los préstamos se han mantenido artificialmente bajos para estimular el crecimiento de la inversión. Ello ha dado lugar a un uso excesivo de la inversión de capital con rentabilidades cada vez más bajas. Esto queda ilustrado por el reciente crecimiento del apalancamiento de las empresas en el sector estatal a pesar de la fuerte caída de la rentabilidad, lo que indica que los mecanismos del sistema bancario no siguen las respuestas comerciales normales.
- (64) En tercer lugar, aunque en octubre de 2015 se introdujo la liberalización del tipo de interés nominal, las señales que transmiten los precios siguen sin ser el resultado de las fuerzas del mercado libre, y ponen de manifiesto la influencia de las distorsiones inducidas por los poderes públicos. De hecho, la proporción de préstamos iguales o inferiores al tipo de referencia sigue representando el 45 % de todos los préstamos y parece haberse intensificado el recurso a créditos específicos, ya que esta proporción ha aumentado notablemente desde 2015 a pesar del empeoramiento de las condiciones económicas ⁽⁵²⁾. Los tipos de interés artificialmente bajos dan lugar a una infravaloración y, por consiguiente, a una utilización excesiva de capital.
- (65) El crecimiento global del crédito en China pone de manifiesto un empeoramiento de la eficiencia en la asignación de capital, sin que haya signos de la restricción del crédito que cabría esperar en un entorno de mercado sin distorsiones. Como consecuencia de ello, los préstamos dudosos han aumentado rápidamente en los últimos años. Ante una situación de aumento de la deuda en riesgo, las autoridades chinas han optado por evitar impagos. Por consiguiente, los problemas relativos a los créditos de dudoso cobro se han tratado refinanciando la deuda, creando así empresas «zombis», o transfiriendo la titularidad de la deuda (por ejemplo, mediante fusiones o conversiones de deuda en capital), sin eliminar necesariamente el problema general de la deuda ni abordar sus causas profundas ⁽⁵³⁾.
- (66) En esencia, a pesar de las medidas que se han adoptado recientemente para liberalizar el mercado, el sistema crediticio para las empresas de China sufre importantes distorsiones y problemas sistémicos que derivan del papel dominante que desempeña el Estado de forma recurrente en los mercados de capitales.
- (67) El expediente de la presente investigación no contiene elementos que demuestren que los productores de peroxosulfatos o los proveedores de materias primas y otros insumos no se benefician de este sistema financiero.
- (68) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluyó que los productores de peroxosulfatos tenían acceso a la financiación concedida por las instituciones que aplican objetivos de política pública o que, de cualquier otro modo, no actúan independientemente del Estado.

3.1.2.9. Naturaleza sistémica de las distorsiones descritas

- (69) La Comisión observó que las distorsiones descritas en el informe no se limitan a ningún sector industrial concreto. Por el contrario, las pruebas disponibles muestran que los hechos y las características del sistema chino, tal como se describen en los puntos 3.1.2.1 a 3.1.2.8 del presente Reglamento y en las partes A y B del informe, se aplican a todo el país y a todos los sectores de la economía.

⁽⁴⁹⁾ Véase el informe, pp. 121, 122, 126-128 y 133-135.

⁽⁵⁰⁾ Véase el informe, p. 362 y 363.

⁽⁵¹⁾ Véase el informe, p. 127.

⁽⁵²⁾ *OECD Economic Surveys: China 2017* [«Análisis económicos de la OCDE: China, 2017», documento en inglés], Publicaciones de la OCDE, París, p. 22. También pueden encontrarse cifras detalladas en el informe trimestral sobre la política monetaria china, emitido por el Banco Popular de China. Véase el informe, p. 241.

⁽⁵³⁾ Véase el informe, pp. 252-255.

- (70) Para producir peroxosulfatos se necesitan materias primas claves. Cuando los productores compran o contratan esos insumos, los precios que pagan (y que se registran como costes) están expuestos claramente a las mismas distorsiones sistémicas antes mencionadas. Por ejemplo, los proveedores de insumos emplean mano de obra que está sujeta a las distorsiones. El dinero que pueden pedir prestado está sujeto a las distorsiones del sector financiero o de la asignación de capital. Además, están sujetos al sistema de planificación que se aplica a todos los niveles de la Administración y a todos los sectores.
- (71) En consecuencia, no solo no pueden utilizarse los precios de venta en el mercado nacional de los peroxosulfatos, sino que todos los costes de los insumos (incluidas las materias primas, la energía, el suelo, la financiación, la mano de obra, etc.) también se ven distorsionados porque la formación de sus precios está afectada por la intervención sustancial de los poderes públicos, tal como se ha descrito. De hecho, las intervenciones de los poderes públicos descritas en relación con la asignación de capital, el suelo, la mano de obra, la energía y las materias primas están presentes en toda China. Esto significa, por ejemplo, que un insumo producido en China combinando una serie de factores de producción está expuesto a distorsiones significativas.

3.1.2.10. Conclusión

- (72) El análisis expuesto en los puntos 3.1.2.2 a 3.1.2.9, que incluye un examen de todas las pruebas disponibles de la intervención de China en su economía en general, así como en el sector de los peroxosulfatos (incluido el producto objeto de reconsideración), ha puesto de manifiesto que los precios o los costes, incluidos los costes de las materias primas, la energía y la mano de obra, no son fruto de las fuerzas del mercado libre porque son objeto de una intervención sustancial de los poderes públicos a tenor del artículo 2, apartado 6 bis, letra b), del Reglamento de base. Así pues, y ante la falta de cooperación de las autoridades chinas y la limitada información sobre estas cuestiones proporcionada por los productores exportadores del país, la Comisión llegó a la conclusión de que, en este caso, no era adecuado utilizar los precios y los costes internos para determinar el valor normal.
- (73) Por tanto, la Comisión procedió a calcular el valor normal basándose exclusivamente en costes de producción y venta que reflejaran precios o valores de referencia no distorsionados, es decir, en este caso, basándose en los costes correspondientes de producción y venta en un país representativo adecuado, de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra a), del Reglamento de base, tal como se explica en el punto siguiente. La Comisión recordó que no se presentó ninguna alegación en el sentido de que algunos costes internos no estuvieran distorsionados a tenor del artículo 2, apartado 6 bis, letra a), tercer guion, del Reglamento de base.

3.1.3. País representativo

- (74) La Comisión basó su elección del país representativo en los siguientes criterios:
- a) Un nivel de desarrollo económico similar al de China. Con este fin, la Comisión evaluó países con una renta nacional bruta por habitante similar a la de China con arreglo a la base de datos del Banco Mundial ⁽⁵⁴⁾.
 - b) Producción del producto objeto de reconsideración en dicho país.
 - c) Disponibilidad de datos públicos pertinentes en ese país.
 - d) En caso de haber más de un tercer país representativo posible, se da preferencia, en su caso, al país con un nivel adecuado de protección social y medioambiental.
- (75) Según los datos de que dispone la Comisión, el producto objeto de reconsideración lo producen un número limitado de productores en un número limitado de países. La producción principal tenía lugar en la República Popular China, la India, la Unión, Turquía, Japón y los Estados Unidos.
- (76) Según el índice del Banco Mundial, Turquía es el único país productor que tiene un nivel de desarrollo económico similar al de la República Popular China.

Por tanto, sobre la base de los criterios mencionados, se designó a Turquía como el único país representativo posible.

- (77) Los solicitantes, única parte que formuló observaciones, apoyaron esta decisión. Ante la ausencia de observaciones contrarias al uso de Turquía como país representativo, la Comisión confirmó sus conclusiones al respecto y calculó el valor normal sobre la base de los datos procedentes de dicho país.

⁽⁵⁴⁾ Datos abiertos del Banco Mundial. Ingreso mediano-alto, <https://datos.bancomundial.org/nivel-de-ingresos/ingreso-mediano-alto> (consultado el 27 de marzo de 2019).

3.1.4. Metodología de cálculo

- (78) Para determinar el valor normal calculado, la Comisión aplicó la metodología que se expone a continuación. En primer lugar, determinó los costes de fabricación no distorsionados. Después, multiplicó los factores de utilización observados en el proceso de producción del productor exportador cooperante en concepto de materiales, mano de obra y electricidad por los costes unitarios no distorsionados que había observado en el país representativo, Turquía.
- (79) En segundo lugar, la Comisión añadió a los costes de fabricación mencionados anteriormente los gastos administrativos, de venta y generales y los beneficios de la empresa turca Ak-Kim Kimya Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi's («Ak-kim»). Ak-kim fue la única empresa que fabricaba peroxosulfatos en el país representativo sobre la que existían datos disponibles públicamente de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra a), del Reglamento de base. Por tanto, en ausencia de observaciones de las partes interesadas, se consideró que Ak-Kim era una empresa adecuada para determinar una cantidad razonable y no distorsionada de gastos administrativos, de venta y generales y de beneficios con vistas a calcular el valor normal.
- (80) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión calculó, para el productor exportador cooperante, el valor normal por tipo de producto sobre una base franco fábrica, de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra a), del Reglamento de base.

3.1.4.1. Datos utilizados para el cálculo del valor normal

- (81) En las notas de 15 de enero y 6 de mayo, la Comisión declaró que, para calcular el valor normal de conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra a), del Reglamento de base, tenía la intención de utilizar las siguientes fuentes:
- el Global Trade Atlas («GTA») ⁽⁵⁵⁾ para las materias primas;
 - el Instituto de Estadística de Turquía («Turkstat») ⁽⁵⁶⁾ para la mano de obra y la electricidad;
 - Orbis ⁽⁵⁷⁾, para los datos financieros de una empresa turca (Ak-Kim Kimya Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi) en relación con los gastos administrativos, de venta y generales y los beneficios.
- (82) El siguiente cuadro resume los factores de producción utilizados en los cálculos, junto con sus correspondientes códigos SA y los valores unitarios procedentes de las bases de datos del GTA o de Turquía, incluidos los derechos de importación y el coste del transporte.

Cuadro 1

Factores de producción

Factor de producción	Código SA ⁽⁵⁸⁾	Precio en RMB/unidad
Materias primas		
Ácido sulfúrico; óleum	2807 00	371,86/t
Amoníaco anhidro	2814 10	2 099,05/t
Sulfato de amonio	3102 21	1 079,46/t
Hidróxido de sodio (sosa o soda cáustica)	2815 12	2 601,91/t
Hidróxido de potasio	2815 20	4 063,65/t
Mano de obra		
Costes laborales en el sector de fabricación	No aplicable	43,96/hora
Energía		
Electricidad	No aplicable	0,485/kWh

⁽⁵⁵⁾ <https://connect.ihs.com/gta/standardreports>

⁽⁵⁶⁾ Instituto de Estadística de Turquía, <http://www.turkstat.gov.tr>

⁽⁵⁷⁾ <https://orbis4.bvdinfo.com/version-2019126/orbis/Companies/Login?SetLanguage=es>

⁽⁵⁸⁾ Durante la investigación, la Comisión observó que, en Turquía, dos materias primas habían sido desglosadas al nivel de doce dígitos, a saber, el ácido sulfúrico y el hidróxido de potasio. Casi todas las importaciones en el país se declararon con un código, 28 07 00 00 00 19 para el ácido sulfúrico y 28 15 20 00 00 00 para el hidróxido de potasio. Tal como se indicó en la nota de 15 de enero de 2019, la Comisión utilizó el nivel de código SA de seis dígitos.

3.1.4.2. Materias primas

- (83) Con el fin de establecer el precio no distorsionado de las materias primas tal como fueron entregadas a pie de fábrica a un productor del país representativo, la Comisión utilizó como base el precio de importación medio ponderado de dicho país según figuraba en el GTA y le añadió los derechos de importación y los costes de transporte. Se excluyeron de dicho cálculo las importaciones procedentes de China debido a las distorsiones significativas existentes en dicho país, tal como se ha establecido en el punto 3.1.2. Tras la exclusión de China, las importaciones procedentes de otros terceros países siguieron siendo representativas: entre el 48 % y el 100 % de los volúmenes totales importados en Turquía.
- (84) Por lo que se refiere a los derechos de importación, la Comisión observó que Turquía importaba materias primas pertinentes de más de setenta países con distintos niveles de tipos del derecho de importación y con diferencias importantes en los volúmenes. Por tanto, y dado que en una reconsideración por expiración no es necesario calcular un margen de dumping exacto, sino más bien determinar la probabilidad de continuación o reaparición del dumping, la Comisión calculó los derechos de importación de cada materia prima sobre la base de volúmenes representativos de importaciones procedentes de un número limitado de países, que, en relación con la mayoría de las materias primas, representaban casi la totalidad de las importaciones, y nunca menos del 90 %.
- (85) La Comisión expresó el coste de transporte en que incurrió el productor exportador cooperante por el suministro de las materias primas como un porcentaje del coste real de estas y, a continuación, aplicó el mismo porcentaje al coste no distorsionado de las mismas materias primas con vistas a obtener el coste de transporte no distorsionado. Asimismo, consideró que, en el contexto de la presente investigación, la relación entre las materias primas del productor exportador y los costes de transporte notificados podía utilizarse razonablemente como una indicación para calcular los costes no distorsionados de las materias primas cuando se entregan a la fábrica de la empresa.

3.1.4.3. Mano de obra

- (86) El Instituto de Estadística de Turquía publica información detallada sobre los salarios de distintos sectores económicos del país. La Comisión empleó los salarios publicados sobre el sector de la fabricación en 2016 respecto de la actividad económica C.20 (Industria química) ⁽⁵⁹⁾ con arreglo a la clasificación NACE Rev. 2 ⁽⁶⁰⁾. El valor mensual medio de 2016 se ajustó debidamente a la inflación mediante el índice de precios de los productores nacionales ⁽⁶¹⁾ publicado por el Instituto de Estadística de Turquía.

3.1.4.4. Electricidad

- (87) El Instituto de Estadística de Turquía publica en sus notas de prensa habituales el precio de la electricidad para los usuarios industriales del país. La Comisión utilizó los datos sobre los precios de la electricidad industrial en la banda de consumo correspondiente expresados en kurus/kWh ⁽⁶²⁾ y publicados el 26 de marzo de 2019 (correspondientes al período de investigación de la reconsideración) ⁽⁶³⁾.

3.1.4.5. Vapor de agua y otros costes directos

- (88) El vapor de agua no es objeto de comercio transfronterizo ni tiene un código SA. Por tanto, para determinar el valor no distorsionado del vapor de agua, la Comisión calculó, en primer lugar, el porcentaje que este representaba entre todos los demás factores de producción y luego aplicó ese porcentaje al coste total no distorsionado de los mismos factores de producción.
- (89) La Comisión siguió la misma metodología para otros costes directos, que suponían alrededor del 2 % del valor total de los factores de producción notificados por el productor exportador.

3.1.4.6. Costes generales de fabricación

- (90) Para establecer un valor no distorsionado de los costes generales de fabricación, la Comisión utilizó el porcentaje que estos representan respecto del coste de fabricación en la estructura de costes del productor exportador cooperante. Concretamente, expresó en primer lugar los costes generales de fabricación reales del productor exportador cooperante como un porcentaje del coste total real de fabricación. A continuación, aplicó el mismo porcentaje al

⁽⁵⁹⁾ http://www.turkstat.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=2090, consultado por última vez el 12 de agosto de 2019.

⁽⁶⁰⁾ Se trata de una clasificación estadística de las actividades económicas utilizada por Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nace-rev2>, consultado por última vez el 12 de agosto de 2019.

⁽⁶¹⁾ http://www.turkstat.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=2104, consultado por última vez el 12 de agosto de 2019.

⁽⁶²⁾ <http://www.turkstat.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=30608>, consultado por última vez el 12 de agosto de 2019. 100 kurus = 1 lira turca.

⁽⁶³⁾ La información está disponible por períodos semestrales. La Comisión calculó el precio medio del período de investigación de la reconsideración utilizando el 25 % del segundo semestre de 2017, el 50 % del primer semestre de 2018 y el 25 % del segundo semestre de 2018.

valor no distorsionado del coste de fabricación a fin de obtener el valor no distorsionado de los costes generales de fabricación. La Comisión consideró que este planteamiento era razonable en este caso, puesto que no se disponía de datos públicamente accesibles sobre los costes generales de fabricación soportados por el productor turco que había sido seleccionado para calcular los gastos administrativos, de venta y generales y los beneficios (véase el considerando(91)) y el importe así calculado refleja los factores de producción reales utilizados por cada productor exportador, pero a continuación se multiplica por el coste de producción no distorsionado utilizando el país representativo adecuado.

3.1.4.7. Gastos administrativos, de venta y generales y beneficios

- (91) De conformidad con el artículo 2, apartado 6 bis, letra a), párrafo cuarto, del Reglamento de base, «el valor normal calculado incluirá una cantidad no distorsionada y razonable en concepto de gastos administrativos, de venta y generales y en concepto de beneficios».
- (92) Con el fin de establecer un valor no distorsionado en concepto de gastos administrativos, de venta y generales y en concepto de beneficios, la Comisión utilizó los datos financieros de la única empresa turca que, según la base de datos Orbis ⁽⁶⁴⁾, producía el producto objeto de reconsideración: Ak-Kim Kimya Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi. Conforme a la información disponible sobre la empresa, la mayoría de la actividad empresarial se centraba en el producto objeto de reconsideración y, según la información de los estados financieros, no hubo ningún acontecimiento extraordinario durante este período que requiriese el ajuste de los datos publicados.
- (93) Como resultado, se añadieron los siguientes elementos al coste de fabricación no distorsionado:
- gastos administrativos, de venta y generales del 19,34 % expresado sobre el coste de los bienes vendidos y aplicado a la suma de los costes de fabricación;
 - un beneficio del 27,81 % expresado sobre el coste de los bienes vendidos y aplicado a los costes de fabricación.

3.2. Precio de exportación y margen de dumping

- (94) Durante el período de investigación de la reconsideración, el productor exportador cooperante vendió solo cantidades insignificantes a la Unión. Por este motivo, se concluyó que los precios no eran representativos. Así pues, la Comisión consideró que esas ventas no eran una base fiable para determinar un precio de exportación a efectos del cálculo del dumping.

3.3. Probabilidad de reaparición del dumping

- (95) Según los datos de COMEXT, prácticamente todas las importaciones en la Unión procedentes de China realizadas durante el período de investigación de la reconsideración procedían del exportador que, de acuerdo con la investigación original, no practicaba dumping ⁽⁶⁵⁾, y que no está sujeto a la reconsideración actual.
- (96) Así pues, en consonancia con la metodología utilizada en la anterior reconsideración por expiración, la Comisión realizó la comparación entre el precio de exportación del productor exportador cooperante a terceros países ⁽⁶⁶⁾ y el valor normal, con vistas a analizar la probabilidad de reaparición del dumping en caso de que se permitiera que las medidas expiraran.

3.3.1. Comparación entre el valor normal y el precio de exportación al resto del mundo

- (97) A fin de garantizar la ecuanimidad de la comparación entre el valor normal y el precio de exportación al resto del mundo, la Comisión realizó los debidos ajustes para tener en cuenta las diferencias que afectaban a los precios y a su comparabilidad, de conformidad con el artículo 2, apartado 10, del Reglamento de base. Ajustó los precios de las ventas de exportación FOB en concepto de costes de transporte interior, manipulación y carga, embalaje, gastos bancarios y costes de crédito, y los precios de las ventas CIF se ajustaron, además, en concepto de flete y seguro marítimos.
- (98) Dado que el productor exportador pagó el IVA completo sobre sus ventas de exportación, la Comisión ajustó el valor normal calculado al IVA completo.
- (99) Así pues, la Comisión estableció que el productor cooperante vendió a todos los terceros países a precios que están más de un 20 % por debajo del valor normal.

⁽⁶⁴⁾ <https://orbis4.bvdinfo.com/version-201988/orbis/1/Companies/report/Index?format=114678F1-A093-E711-8A1A-2C44FD99A5A0&BookSection=GLOBALSTANDARDFORMAT&seq=0>

⁽⁶⁵⁾ Tal como se indica en el considerando 5, la Comisión inició una investigación antielusión sobre estas importaciones el 26 de septiembre de 2019. El objeto de dicha investigación es la empresa ABC Chemicals (Shanghai) Co., Ltd.

⁽⁶⁶⁾ El productor exportador vendió su producto a veinticinco países de Asia, América y África, y a países europeos no miembros de la Unión.

3.3.2. Capacidad de producción y capacidad excedentaria de China

- (100) En China hay quince productores del producto objeto de reconsideración. En la solicitud de reconsideración, basándose en su propia información ⁽⁶⁷⁾, los solicitantes estimaron que China tiene un exceso de capacidad significativo, de al menos 75 000 toneladas anuales ⁽⁶⁸⁾. Una capacidad de producción tal implica que China podría, por sí sola, cubrir el consumo total de la Unión, estimado entre 35 000 y 45 000 toneladas durante el período de investigación de la reconsideración.
- (101) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluyó que China era uno de los mayores productores de peroxosulfatos del mundo y tenía una capacidad excedentaria significativa, que podría exportarse fácilmente a la Unión si se derogaban las medidas.
- (102) Por otro lado, el mercado de la Unión, por su tamaño relativamente grande y el constante aumento de su consumo, sigue siendo atractivo para los productores exportadores chinos, tal como se expone en el punto 5.2.

3.4. Conclusión sobre la probabilidad de reaparición del dumping

- (103) En vista de lo anterior, la Comisión concluyó que la reaparición del dumping era probable en caso de que se permitiera que las actuales medidas expiraran. En particular, el nivel de los valores normales establecidos en China, el nivel de los precios de exportación del productor cooperante a los mercados de terceros países, el atractivo del mercado de la Unión y la disponibilidad de una importante capacidad de producción en China apuntan a una alta probabilidad de reaparición del dumping en caso de que se deroguen las medidas vigentes.

4. PROBABILIDAD DE CONTINUACIÓN O REAPARICIÓN DEL PERJUICIO

4.1. Producción de la Unión e industria de la Unión

- (104) Los peroxosulfatos son fabricados por dos productores de la Unión. Estos representan el 100 % de la producción total de la Unión durante el período de investigación de la reconsideración («PIR»). Ambos productores apoyaron la solicitud de reconsideración y cooperaron con la investigación.
- (105) Por consiguiente, ambas empresas constituyen la industria de la Unión a tenor del artículo 4, apartado 1, del Reglamento de base y, en lo sucesivo, se hará referencia a ellas como «la industria de la Unión».

4.2. Observación preliminar

- (106) A fin de proteger la confidencialidad con arreglo al artículo 19 del Reglamento de base, los datos relativos a los dos productores de la Unión se presentan en forma de índices o en intervalos.
- (107) Se ha analizado la información sobre las importaciones al nivel del código NC correspondiente a los tres tipos principales del producto similar, a saber, persulfato de amonio, persulfato de sodio y persulfato de potasio, y al nivel del código TARIC para el cuarto tipo, a saber, peroximonosulfato de potasio. El análisis de las importaciones se completó con datos recogidos con arreglo al artículo 14, apartado 6, del Reglamento de base.

4.3. Consumo en la Unión

- (108) El consumo de la Unión se determinó sobre la base del volumen de ventas de la industria de la Unión en el mercado de la Unión, más los datos de Eurostat sobre importaciones, al nivel de los códigos NC y TARIC. Estos volúmenes de ventas se cotejaron y actualizaron, cuando fue necesario, con arreglo a la información verificada de los productores de la Unión.
- (109) Durante el período considerado, el consumo de la Unión evolucionó del modo siguiente:

Cuadro 2

Consumo

	2015	2016	2017	PIR
Consumo (en toneladas)	37 000 – 43 000	37 000 – 43 000	37 000 – 43 000	37 000 – 43 000

⁽⁶⁷⁾ En el anexo de libre acceso, punto 4.2.2, letra b), de la solicitud, los solicitantes establecieron una lista de capacidades de producción chinas sobre la base de los sitios web de las empresas.

⁽⁶⁸⁾ Los solicitantes informaron del exceso de capacidad en la versión de libre acceso de la solicitud, punto 4.1.2, p. 18.

	2015	2016	2017	PIR
Índice (2009 = 100)	100	100	106	108

Fuentes: respuestas al cuestionario, Eurostat, base de datos del artículo 14, apartado 6.

- (110) El consumo de la Unión aumentó un 8 % durante el período considerado.

4.4. Importaciones en la Unión procedentes de China

4.4.1. Volumen y cuota de mercado

- (111) Como se ha mencionado en el considerando (95), casi todas las importaciones desde China proceden de una empresa que, de acuerdo con la investigación original, no practicaba dumping. Dado que las importaciones sujetas a las medidas son insignificantes (menos de un 1 % de la cuota de mercado), la Comisión concluyó que los precios no eran representativos. En consecuencia, determinó que no podía analizarse la evolución de los precios de las importaciones objeto de dumping. Por la misma razón, no fue posible calcular la subcotización de precios de dichas importaciones.

4.5. Importaciones procedentes de otros terceros países

- (112) El cuadro que figura a continuación muestra el volumen, los precios y la cuota de mercado de las importaciones procedentes de otros países, así como de las importaciones procedentes de China que no fueron objeto de dumping, durante el período considerado. Por razones de confidencialidad, tal como se explica en el considerando (106), las cifras de las cuotas de mercado y el volumen de las importaciones procedentes de China que no fueron objeto de dumping se presentan en forma de índices.

Cuadro 3

Importaciones procedentes de otros terceros países e importaciones procedentes de China que no fueron objeto de dumping

	2015	2016	2017	PIR
China				
Volumen de importaciones (en toneladas)	3 000 – 3 500	2 500 – 3 000	3 500 – 4 000	4 000 – 4 500
Volumen de las importaciones que no fueron objeto de dumping Índice (2015 = 100)	100	84	114	135
Precio EUR/tonelada	1 100 – 1 300	1 100 – 1 200	1 000 – 1 100	1 000 – 1 100
Cuota de mercado Índice (2015 = 100)	100	84	108	125
Turquía				
Volumen de importaciones (en toneladas)	2 328	2 522	2 008	2 303
Índice (2015 = 100)	100	108	86	99
Precio EUR/tonelada	1 177	1 216	1 240	1 344
Índice (2015 = 100)	100	103	105	114
Cuota de mercado Índice	100	108	82	92
Estados Unidos				
Volumen de importaciones (en toneladas)	4 520	4 828	5 019	5 364
Índice (2015 = 100)	100	107	111	119
Precio EUR/tonelada	1 104	1 588	1 204	1 275
Índice (2015 = 100)	100	144	109	116
Cuota de mercado Índice	100	107	105	110

	2015	2016	2017	PIR
India				
Volumen de importaciones (en toneladas)	934	956	1 299	1 668
Índice (2015 = 100)	100	102	139	179
Precio EUR/tonelada	1 537	1 514	1 487	1 545
Índice (2015 = 100)	100	99	97	101
Cuota de mercado Índice	100	102	132	165
Otros terceros países				
Volumen de importaciones (en toneladas)	819	1 042	1 223	1 088
Índice (2009 = 100)	100	127	149	133
Precio EUR/tonelada	1 148	1 397	1 305	1 411
Índice (2009 = 100)	100	122	114	123
Cuota de mercado Índice	100	127	141	123
Total terceros países				
Volumen de importaciones (en toneladas)	9 000 – 12 000	10 000 – 13 000	11 000 – 14 000	12 000 – 15 000
Índice (2009 = 100)	100	102	112	125
Precio EUR/tonelada	1 000 – 1 200	1 200 – 1 400	1 200 – 1 400	1 200 – 1 400
Índice (2009 = 100)	100	117	102	106
Cuota de mercado Índice	100	102	106	116

Fuentes: Eurostat, base de datos del artículo 14, apartado 6.

- (113) Durante el período considerado, los volúmenes de importación procedentes de otros terceros países (incluidas las importaciones chinas que no fueron objeto de dumping) en el mercado de la Unión aumentaron alrededor de un 25 %, y el precio medio lo hizo en torno al 6 %. La cuota de mercado de otros terceros países (incluidas las importaciones chinas que no fueron objeto de dumping) también aumentó durante dicho período, en torno al 16 %. Al mismo tiempo, la industria de la Unión aumentó sus precios un 5 % por término medio, tal como se menciona en el considerando (124).

4.6. Situación económica de la industria de la Unión

- (114) De conformidad con el artículo 3, apartado 5, del Reglamento de base, el examen de los efectos de las importaciones objeto de dumping sobre la industria de la Unión incluyó una evaluación de todos los factores e indicadores económicos que influyeron en el estado de dicha industria durante el período considerado.

4.6.1. Producción, capacidad de producción y utilización de la capacidad

- (115) Durante el período considerado, la producción, la capacidad de producción y la utilización de la capacidad de la industria de la Unión evolucionaron del modo siguiente:

Cuadro 4

	2015	2016	2017	PIR
Volumen de producción (en toneladas)	30 000–40 000	30 000–40 000	30 000–40 000	30 000 – 40 000
Índice (2015 = 100)	100	100	104	101
Capacidad de producción (en toneladas)	40 000–45 000	40 000–45 000	40 000–45 000	40 000 – 45 000
Índice (2015 = 100)	100	104	103	103

	2015	2016	2017	PIR
Utilización de la capacidad (en %)	80 – 90	80 – 90	80 – 90	80 – 90
Índice (2015 = 100)	100	96	101	99

Fuente: respuestas al cuestionario.

- (116) De ello se deduce que hubo un ligero aumento de la capacidad de producción (2 – 4 %), pero el volumen de producción y la utilización de la capacidad se mantuvieron estables.

4.6.2. Volumen de ventas y cuota de mercado en la Unión

- (117) Durante el período considerado, las ventas de la industria de la Unión en el mercado de la Unión evolucionaron del modo siguiente:

Cuadro 5

	2015	2016	2017	PIR
Volumen de ventas en la Unión (en toneladas)	20 000 – 30 000	20 000 – 30 000	20 000 – 30 000	20 000 – 30 000
Índice (2015 = 100)	100	99	103	101
Cuota de mercado Índice (2015 = 100)	100	99	98	93

Fuentes: respuestas al cuestionario, Eurostat, base de datos del artículo 14, apartado 6.

- (118) Las ventas de la industria de la Unión en el mercado de la Unión se mantuvieron estables durante el período considerado. Sin embargo, durante dicho período, la industria de la Unión perdió gradualmente un 7 % de cuota de mercado, mientras que el consumo de la Unión aumentó un 8 %.

4.6.3. Empleo y productividad

- (119) Durante el período considerado, el empleo y la productividad de la industria de la Unión evolucionaron del modo siguiente:

Cuadro 6

	2015	2016	2017	PIR
Índice de empleados (2015 = 100)	100	103	102	103
Índice de productividad (2015 = 100)	100	97	102	99

Fuente: respuestas al cuestionario.

- (120) El empleo aumentó durante el período considerado un 3 %. La productividad de la mano de obra de los productores de la Unión, medida en toneladas producidas por empleado y año, se mantuvo estable durante el período considerado. Esto se debe en parte a los esfuerzos de la industria de la Unión en los ejercicios previos para responder a la presión derivada de las importaciones procedentes de China objeto de dumping en aquel momento, que ya elevaron los niveles de productividad antes del período considerado.

4.6.4. Crecimiento

- (121) El crecimiento del consumo en la Unión fue de 8 puntos porcentuales durante el período considerado. Sin embargo, la industria de la Unión no pudo beneficiarse de este ligero aumento del consumo, ya que siguió perdiendo cuota de mercado durante el período considerado.

4.6.5. Existencias

- (122) Durante el período considerado, las existencias de los productores de la Unión incluidos en la muestra evolucionaron del modo siguiente:

Cuadro 7

	2015	2016	2017	PIR
Existencias (en toneladas)	2 000 – 3 000	2 000 – 3 000	2 000 – 3 000	2 000 – 3 000
Índice (2015 = 100)	100	113	101	108

Fuente: respuestas al cuestionario.

- (123) A pesar de que el nivel de existencias al cierre de la industria de la Unión aumentara entre 2015 y el PIR, sigue siendo relativamente bajo en comparación con el nivel de producción.

4.6.6. Precios unitarios de venta medios en la Unión y coste de producción

- (124) En el período considerado, los precios unitarios de venta medios a clientes no vinculados de la Unión y el coste unitario de producción medio de los productores de la Unión incluidos en la muestra evolucionaron del modo siguiente:

Cuadro 8

	2015	2016	2017	PIR
Precio unitario de venta medio en la Unión Índice (2015 = 100)	100	101	101	105
Coste unitario de producción Índice (2015 = 100)	100	102	99	104

Fuente: respuestas al cuestionario.

- (125) A lo largo del período considerado, los costes de la industria de la Unión aumentaron entre un 3 y un 5 %. Al mismo tiempo, sus precios aumentaron entre un 4 y un 6 %, por lo que la industria de la Unión pudo cubrir el aumento de los costes aumentando sus precios.

4.6.7. Rentabilidad, flujo de caja, inversiones, rendimiento de las inversiones, capacidad de reunir capital y salarios

Cuadro 9

	2015	2016	2017	PIR
Rentabilidad Índice (2015 = 100)	100	86	123	110
Flujo de caja Índice (2015 = 100)	100	79	117	103
Inversiones Índice (2015 = 100)	100	60	91	99
Rendimiento de las inversiones Índice (2015 = 100)	100	88	128	110
Costes laborales anuales por empleado Índice (2015 = 100)	100	97	102	103

Fuente: respuestas al cuestionario.

- (126) La Comisión determinó la rentabilidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra expresando el beneficio neto antes de impuestos obtenido con las ventas del producto similar a clientes no vinculados de la Unión como porcentaje del volumen de negocios de esas ventas. Durante el período considerado, la rentabilidad de la industria de la Unión fluctuó entre su punto más bajo, del 6 al 8 % en 2016, y su punto más alto, del 8 al 10 % en 2017, por debajo del objetivo de beneficio establecido en la investigación original (12,0 %).
- (127) Durante el período considerado, el flujo de caja de la industria de la Unión aumentó un 3 %, mientras que el nivel de inversiones se mantuvo estable.
- (128) Entre 2015 y el período de investigación de la reconsideración, el rendimiento de las inversiones, definido como el beneficio del valor contable neto de las inversiones expresado en porcentaje, aumentó un 10 %. Durante ese período, los salarios medios aumentaron ligeramente, al igual que el coste unitario de producción.

4.6.8. Magnitud del dumping y recuperación del dumping anterior

- (129) Como se ha explicado anteriormente, no hubo importaciones objeto de dumping procedentes de China durante el período considerado, por lo que no se pudo determinar la magnitud del margen de dumping.
- (130) Durante el período considerado, la industria de la Unión dio muestras de recuperación de los efectos del dumping anterior. La producción, la utilización de la capacidad, las ventas y la inversión de la Unión se mantuvieron estables, mientras que el flujo de caja y el rendimiento de las inversiones evolucionaron positivamente. Además, la industria de la Unión aumentó ligeramente el empleo durante el período considerado. Así pues, aunque los volúmenes de ventas no siguieron el aumento de la demanda en el mercado de la Unión al permanecer estables durante el período considerado, la Comisión concluyó que la industria de la Unión se había recuperado del dumping anterior.

4.7. Conclusión

- (131) La situación de la industria de la Unión mejoró durante el período considerado. La mayoría de los indicadores de perjuicio mostraron una tendencia positiva o estable. El hecho de que la industria de la Unión se haya beneficiado de las medidas se ilustra, entre otras cosas, por el elevado nivel de utilización de la capacidad y el aumento del flujo de caja y del rendimiento de las inversiones. Las importaciones de China en el mercado de la Unión proceden del único productor chino que, de acuerdo con la investigación original, no practicaba dumping. Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluyó que, durante el período de investigación de la reconsideración, la industria de la Unión no sufrió un perjuicio importante a tenor del artículo 3, apartado 5, del Reglamento de base.

5. PROBABILIDAD DE REPARICIÓN DEL PERJUICIO

- (132) De conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento de base, la Comisión examinó a continuación la probabilidad de que se repitiera el perjuicio importante en caso de que se permitiera que las medidas contra China expiraran.
- (133) Se analizaron los elementos siguientes: la capacidad de producción y la capacidad excedentaria de China, el atractivo del mercado de la Unión, incluida la existencia de medidas antidumping o compensatorias sobre los peroxosulfatos en otros terceros países, el comportamiento de los productores exportadores chinos en materia de precios en los mercados de otros terceros países, y los efectos en la situación de la industria de la Unión.

5.1. Capacidad de producción y capacidad excedentaria de China

- (134) China es, con diferencia, el mayor exportador mundial del producto objeto de reconsideración. Sobre la base del valor total exportado durante el período de investigación de la reconsideración ⁽⁶⁹⁾, la Unión fue el tercer mercado de exportación más importante de China.
- (135) Tal como se explica en los considerandos (100) a (101), los productores de China tienen importantes capacidades de producción y una capacidad excedentaria estimada significativa que supera en gran medida el consumo total de la Unión durante el período de investigación de la reconsideración.

⁽⁶⁹⁾ En función de las estadísticas extraídas del GTA.

5.2. Atractivo del mercado de la Unión

- (136) El mercado de la Unión es el mayor importador mundial del producto objeto de reconsideración ⁽⁷⁰⁾. Además, tal como se muestra en el cuadro 1, el consumo de la Unión del producto afectado aumentó un 8 % entre 2015 y el PIR. Esto indica que el consumo de la Unión sigue siendo elevado y está aumentando. El mercado de la Unión, por su tamaño relativamente grande y su consumo en constante aumento, sigue siendo atractivo para los productores exportadores chinos.
- (137) Además, en otros terceros países, como los Estados Unidos y la India, se aplican medidas de defensa comercial contra la exportación del producto objeto de reconsideración, lo que dificulta la exportación de los productores exportadores chinos a esos mercados y aumenta aún más el atractivo del mercado de la Unión, al que pueden reorientar dichas exportaciones.

5.3. Comportamiento de los productores exportadores chinos en materia de precios

- (138) Otro elemento que prueba el atractivo del mercado de la Unión es la estrategia de precios de los productores exportadores chinos. En este contexto, se llevó a cabo un análisis basado en una comparación entre los precios de venta de los productores de la Unión y los precios de fábrica cobrados por el productor chino cooperante a terceros países, elevados a nivel CIF añadiendo los costes del seguro y del transporte a la Unión y ajustados para tener en cuenta los costes posteriores a la importación y los derechos convencionales. Estos cálculos pusieron de manifiesto que, si se comparan al mismo nivel, los precios de exportación chinos son un 26 % inferiores a los precios de venta de los productores de la Unión. Se realizó el mismo análisis sobre la base de todos los precios de exportación chinos notificados a terceros países (excepto a la Unión) en el Global Trade Atlas. Estos cálculos pusieron de manifiesto que, si se comparan al mismo nivel, los precios de exportación chinos son un 18 % inferiores a los precios de venta de los productores de la Unión. Por tanto, cabe razonablemente esperar que, en caso de que se permita que las medidas expiren, las importaciones procedentes de China entren en el mercado de la Unión a precios inferiores a los cobrados por la industria de la Unión.
- (139) Dada la amplia capacidad excedentaria de China, el atractivo del mercado de la Unión y el comportamiento de los productores exportadores chinos en materia de precios, tal como se resume en los considerandos (134) a (138), es probable que, si se permitiera que las medidas expirasen, volúmenes significativos de peroxosulfatos a precio bajo estuvieran disponibles para su venta o redirección a la Unión incluso a corto plazo.
- (140) En consecuencia, la industria de la Unión, que en la actualidad es capaz de satisfacer la demanda de la Unión, perdería probablemente volumen de ventas y cuota de mercado en el mercado de la Unión.

5.4. Efecto en la situación de la industria de la Unión

- (141) Para evaluar el probable impacto de la expiración de las medidas en la industria de la Unión, la Comisión analizó qué podría ocurrir con los precios de venta, el volumen de ventas y la rentabilidad de la industria de la Unión si entraran en el mercado de la Unión volúmenes significativos de importaciones chinas a precio bajo.
- (142) A este respecto, se recuerda que, cuando las medidas expiraron entre 2002 y 2007, las importaciones chinas objeto de dumping aumentaron de 200 toneladas en 2001 a casi 9 000 toneladas en 2006, lo que provocó una disminución de los precios, una pérdida de cuota de mercado y una disminución importante de la rentabilidad de la industria de la Unión.
- (143) Sobre la base de la experiencia anterior y de la actual situación competitiva de la industria de la Unión, la Comisión examinó cómo se verían afectados los indicadores de perjuicio si se permitiera que las medidas expirasen. Así, la Comisión realizó una simulación basada en las siguientes hipótesis:
- a) Para estimar la evolución de los volúmenes de ventas se tomó como base una combinación del aumento histórico de los volúmenes cuando las medidas expiraron por primera vez (es decir, cuando las importaciones chinas objeto de dumping alcanzaron las 9 000 toneladas en 2006) y la actual situación competitiva de la industria de la Unión por tipo de producto, teniendo en cuenta las ventajas competitivas de esta última en diversos tipos de producto (por ejemplo, una mejor calidad o unos plazos de entrega más cortos) y el hecho de que el aumento de las importaciones no solo restaría cuota de mercado a la industria de la Unión, sino también a otros terceros países.

⁽⁷⁰⁾ En función de las estadísticas extraídas del GTA.

- b) Las previsiones sobre los precios de la industria de la Unión se basaron en los precios de exportación chinos notificados a la Unión durante el período de investigación de la reconsideración, a los que se restó el porcentaje de diferencia de precios señalado en el considerando 99, según los distintos tipos de producto.
- c) A continuación, se aplicaron los ingresos resultantes estimados a la estructura de costes de la industria de la Unión durante el período de investigación de la reconsideración, según se verificó *in situ*, para volver a calcular la rentabilidad.

(144) La simulación mostró que la expiración de las medidas daría lugar a un descenso del volumen de ventas de la industria de la Unión del 13 % en un año y del 20 % en dos años, así como una disminución de su precio de venta de aproximadamente el 15 %. En consecuencia, la rentabilidad pasaría de los niveles actuales a una situación casi deficitaria para la industria de la Unión en un año, y a una situación deficitaria en dos años.

5.5. Conclusión

(145) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión llegó a la conclusión de que la derogación de las medidas aplicables a las importaciones procedentes de China acarrearía probablemente una reparación del perjuicio importante para la industria de la Unión en un breve espacio de tiempo.

6. INTERÉS DE LA INDUSTRIA DE LA UNIÓN

(146) En el considerando (144) se concluye que la industria de la Unión experimentaría probablemente un grave deterioro de su situación en caso de que se permitiera que las medidas antidumping expiraran. Por tanto, la continuación de las medidas redundaría en beneficio de la industria de la Unión, ya que los productores de la Unión deberían poder mantener su volumen de ventas, su cuota de mercado, su rentabilidad y su situación económica global positiva. Por el contrario, el cese de las medidas podría amenazar seriamente la viabilidad de la industria de la Unión, ya que hay motivos para suponer que las importaciones procedentes de China se reorientarían al mercado de la Unión a precios objeto de dumping y en volúmenes importantes, lo que provocaría la reparación del perjuicio.

7. INTERÉS DE LOS USUARIOS

(147) Ninguno de los usuarios contactados respondió al cuestionario. Sin embargo, un usuario, Wacker Chemie AG, alegó que las medidas debían derogarse por distintos motivos, expuestos a continuación.

(148) En primer lugar, el usuario alegó que la industria de la Unión había evolucionado positivamente a pesar del elevado número de importaciones procedentes de China y de las numerosas importaciones procedentes de otras fuentes a precios comparables o, a menudo, decrecientes. Por lo tanto, debería ser capaz de seguir resistiendo la competencia de las importaciones procedentes de China. En segundo lugar, Wacker Chemie declaró que los productores de la Unión habían podido subir los precios en el mercado de la Unión independientemente del descenso de los costes de producción. Por último, la eliminación de las medidas aumentaría la competencia en el mercado y la capacidad de adquirir peroxosulfatos a precios competitivos de todas las fuentes.

(149) Tal como se ha mencionado en el punto 4.7, la Comisión concluyó que la industria de la Unión no sufrió un perjuicio importante durante el período de investigación de la reconsideración y que aumentó sus precios de venta durante el período considerado. Sin embargo, este aumento del precio de venta estuvo vinculado a un aumento equivalente del coste de producción (véase el considerando (125)). En lo que respecta a los precios y los volúmenes de las importaciones en la Unión procedentes de China, la Comisión recordó que prácticamente todas procedían del exportador que, de acuerdo con la investigación original, no practicaba dumping, y que no está sujeto a la reconsideración actual. Además, las importaciones procedentes de otros terceros países se realizaron a precios comparables a los de la industria de la Unión y mostraron una tendencia al alza, no a la baja. La investigación también puso de manifiesto que, merced a la naturaleza del producto, así como a las diversas fuentes de suministro disponibles en el mercado, los usuarios pueden cambiar fácilmente de proveedor. Por tanto, la Comisión desestimó las alegaciones del usuario.

(150) Además, la investigación original puso de manifiesto que el impacto del producto objeto de reconsideración en los costes de los productos transformados suele ser bastante marginal y que el efecto del derecho antidumping fue insignificante ⁽⁷¹⁾. Los usuarios no proporcionaron ninguna información que invalidara las conclusiones alcanzadas en investigaciones anteriores, según las cuales el impacto del derecho en su actividad empresarial sería marginal.

⁽⁷¹⁾ DO L 97 de 12.4.2007, p. 6.

8. INTERÉS DE LOS IMPORTADORES

- (151) Ninguno de los importadores contactados había importado volúmenes significativos del producto objeto de reconsideración, por lo que no se les pidió que respondieran a los cuestionarios. Ninguno de los importadores que se dieron a conocer a la Comisión al inicio de la reconsideración presentó observaciones.
- (152) La investigación confirmó que los importadores pueden adquirir fácilmente el producto de diversas fuentes actualmente disponibles en el mercado, en especial de la industria de la Unión, los exportadores estadounidenses y un exportador chino que vende a precios no objeto de dumping. La Comisión constató en la investigación original que el porcentaje de importaciones de peroxosulfatos representaba entre el 0,03 % y el 1,3 % del volumen de negocios total de los importadores ⁽⁷²⁾. Por tanto, a falta de pruebas que pudieran invalidar esta conclusión y dado que las importaciones del producto objeto de reconsideración fueron insignificantes durante el período de investigación de la reconsideración, la Comisión concluyó que los importadores no se verían afectados de forma desproporcionada por las medidas.

9. CONCLUSIÓN

- (153) De conformidad con el artículo 21 del Reglamento de base, la Comisión ponderó los diferentes intereses en juego y prestó especial atención a la necesidad de proteger a la industria de la Unión de una probable reaparición del perjuicio. A falta de pruebas que invalidaran las conclusiones de la investigación original, la Comisión concluyó que los importadores y los usuarios no se ven tan afectados como para que el mantenimiento de las medidas sea claramente desproporcionado. A la vista de lo expuesto, la Comisión llegó a la conclusión de que no existen razones de peso relacionadas con el interés de la Unión que se opongan al mantenimiento de las medidas antidumping vigentes.

10. PROCEDIMIENTO ULTERIOR

- (154) El 8 de noviembre de 2019, la Comisión divulgó los hechos y consideraciones esenciales sobre cuya base tenía la intención de mantener los derechos antidumping («la divulgación final») e invitó a las partes a presentar sus observaciones. La Comisión no recibió ninguna observación de las partes interesadas contraria a las conclusiones divulgadas.
- (155) La Comisión examinó las observaciones de las partes interesadas y las tuvo en cuenta cuando eran pertinentes.

11. MEDIDAS ANTIDUMPING

- (156) De lo anterior se desprende que deben mantenerse las medidas antidumping aplicables a los peroxosulfatos originarios de China.
- (157) Para reducir al mínimo el riesgo de elusión debido a la gran diferencia entre los tipos del derecho, deben adoptarse medidas especiales para garantizar la correcta aplicación de los derechos antidumping individuales. Las empresas para las que se establezcan derechos antidumping individuales deben presentar una factura comercial válida a las autoridades aduaneras de los Estados miembros. Esa factura debe ajustarse a los requisitos establecidos en el artículo 1, apartado 3, del presente Reglamento. Las importaciones que no vayan acompañadas de dicha factura deben someterse al derecho antidumping aplicable a «las demás empresas».
- (158) Si bien es necesario presentar esa factura para que las autoridades aduaneras de los Estados miembros apliquen los tipos del derecho antidumping individuales a las importaciones, no es el único elemento que deben tener en cuenta las autoridades aduaneras. De hecho, aunque se presente una factura que cumpla todos los requisitos establecidos en el artículo 1, apartado 3, del presente Reglamento, las autoridades aduaneras de los Estados miembros deben llevar a cabo las comprobaciones habituales y pueden, como en cualquier otro caso, exigir documentos adicionales (de transporte, etc.) con objeto de verificar la exactitud de los datos reflejados en la declaración y de garantizar que la consiguiente aplicación del tipo del derecho esté justificada, de acuerdo con la legislación aduanera.
- (159) Si el volumen de las exportaciones de una de las empresas que se benefician de tipos del derecho individuales más bajos aumentara significativamente, sobre todo a raíz de la imposición de las medidas en cuestión, podría considerarse que ese aumento del volumen constituye en sí mismo un cambio de las características del comercio como consecuencia de la imposición de las medidas a tenor del artículo 13, apartado 1, del Reglamento de base. En tales circunstancias, puede iniciarse una investigación antielusión, siempre que se cumplan las condiciones para ello. Dicha investigación puede, entre otras cosas, evaluar la necesidad de eliminar los tipos del derecho individuales y de establecer, en consecuencia, un derecho de ámbito nacional.

⁽⁷²⁾ DO L 97 de 12.4.2007, p. 6.

- (160) Si una empresa a la que se ha asignado un tipo del derecho antidumping individual cambia posteriormente el nombre de su entidad, podrá solicitar que se le siga aplicando dicho tipo. La solicitud debe remitirse a la Comisión ⁽⁷³⁾. Asimismo, debe incluir toda la información pertinente necesaria para demostrar que el cambio no afecta al derecho de la empresa a beneficiarse del tipo del derecho que se le aplica. Si el cambio de nombre de la empresa no afecta a su derecho a beneficiarse del tipo del derecho que se le aplica, se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* un anuncio en el que se informará sobre el cambio de nombre.
- (161) Con arreglo al artículo 109 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁴⁾, cuando deba reembolsarse un importe a raíz de una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el tipo de interés que debe pagarse debe ser el aplicado por el Banco Central Europeo a sus operaciones principales de refinanciación, tal como se publique en la serie C del *Diario Oficial de la Unión Europea* el primer día natural de cada mes.
- (162) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/1036.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. Se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de peroxosulfatos (persulfatos), incluido el sulfato de peroximonosulfato de potasio, clasificados actualmente en los códigos NC 2833 40 00 y ex 2842 90 80 (código TARIC 2842 90 80 20) y originarios de la República Popular China.

2. Los tipos del derecho antidumping definitivo aplicable al precio neto franco en frontera de la Unión, derecho no pagado, del producto descrito en el apartado 1 y fabricado por las empresas enumeradas a continuación serán los siguientes:

Empresa	Derecho (%)	Código TARIC adicional
ABC Chemicals (Shanghai) Co., Ltd	0,0	A820
United Initiators Shanghai Co. Ltd	24,5	A821
Las demás empresas	71,8	A999

3. La aplicación de los tipos del derecho individuales especificados para las empresas mencionadas en el apartado 2 estará condicionada a la presentación de una factura comercial válida a las autoridades aduaneras de los Estados miembros, en la que deberá figurar una declaración fechada y firmada por una persona responsable de la entidad que expida dicha factura, identificada por su nombre y cargo, con el texto siguiente: «La persona abajo firmante certifica que el (volumen) de (producto afectado) vendido para su exportación a la Unión Europea consignado en esta factura fue fabricado por (nombre y dirección de la empresa) (código TARIC adicional) en (país afectado). Asimismo, declara que la información que figura en la presente factura es completa y correcta». Si no se presenta dicha factura, se aplicará el tipo del derecho aplicable a «las demás empresas».

4. Salvo disposición en contrario, serán aplicables las disposiciones vigentes en materia de derechos de aduana.

Artículo 2

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

⁽⁷³⁾ Comisión Europea, Dirección General de Comercio, Dirección H, Rue de la Loi/Wetsstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Bélgica.

⁽⁷⁴⁾ Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1296/2013, (UE) n.º 1301/2013, (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1304/2013, (UE) n.º 1309/2013, (UE) n.º 1316/2013, (UE) n.º 223/2014 y (UE) n.º 283/2014 y la Decisión n.º 541/2014/UE y por el que se deroga el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (DO L 193 de 30.7.2018, p. 1).

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

Hecho en Bruselas, el 16 de enero de 2020.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGANOS CREADOS MEDIANTE ACUERDOS INTERNACIONALES

DECISIÓN N.º 2/2019 DEL COMITÉ DE TRANSPORTES TERRESTRES COMUNIDAD/SUIZA

de 13 de diciembre de 2019

relativa a las medidas transitorias para mantener un tráfico ferroviario fluido entre Suiza y la Unión Europea [2020/40]

EL COMITÉ,

Visto el Acuerdo de 21 de junio de 1999 entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera (en lo sucesivo, «el Acuerdo»), y en particular su artículo 52, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 51, apartado 2, del Acuerdo, el Comité de Transportes Terrestres Comunidad-Suiza (en lo sucesivo, «el Comité Mixto») supervisará y hará cumplir las disposiciones del Acuerdo y aplicará las cláusulas de adaptación y revisión contempladas en sus artículos 52 y 55.
- (2) De conformidad con el artículo 52, apartado 4, del Acuerdo, el Comité Mixto adoptará, entre otras, las decisiones sobre la revisión del anexo 1 con el fin de introducir en él, cuando sea necesario y sobre una base de reciprocidad, las modificaciones introducidas en la legislación pertinente o decida sobre cualquier otra medida destinada a salvaguardar el correcto funcionamiento del Acuerdo.
- (3) La Decisión n.º 1/2013 del Comité Mixto ⁽¹⁾ prevé el reconocimiento, sobre una base de reciprocidad, de los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias expedidos por las autoridades nacionales de seguridad de un Estado miembro o de Suiza de conformidad con la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾. También prevé el reconocimiento, sobre una base de reciprocidad, de las declaraciones «CE» de conformidad, idoneidad para el uso y verificación, de los certificados de verificación «CE», de las autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas, vehículos y tipo de vehículo, así como de los organismos notificados con arreglo a la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾.
- (4) La Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ establece nuevos requisitos para la puesta en el mercado de componentes de interoperabilidad, subsistemas y vehículos ferroviarios. La Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ establece nuevos requisitos para la expedición de certificados de seguridad únicos para las empresas ferroviarias. Estas Directivas también asignan nuevas funciones a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (en lo sucesivo denominada «la Agencia»). En particular, la Agencia será responsable de expedir las autorizaciones de puesta en el mercado de un vehículo y de las autorizaciones de tipo de vehículos de conformidad con los artículos 21 y 24 de la Directiva (UE) 2016/797 (en lo sucesivo, «autorizaciones de vehículos de la UE»), así como los certificados de seguridad únicos con arreglo al artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/798 (en lo sucesivo, «certificados de seguridad únicos»). Los Estados miembros deben transponer las Directivas a más tardar el 16 de junio de 2019 o, en el caso de los Estados miembros que se lo hayan notificado a la Comisión y a la Agencia, a más tardar el 16 de junio de 2020. Las Directivas 2004/49/CE y 2008/57/CE quedan derogadas y sustituidas por las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 con efectos a partir del 16 de junio de 2020.
- (5) Además, Suiza tiene previsto aplicar disposiciones legales equivalentes a las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798. Por consiguiente, es necesario incorporar al Acuerdo las nuevas disposiciones materiales de las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 mediante una revisión de su anexo 1.

⁽¹⁾ Decisión n.º 1/2013 del Comité de Transportes Terrestres Comunidad/Suiza, de 6 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo 1 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera (DO L 352 de 24.12.2013, p. 79).

⁽²⁾ Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

⁽³⁾ Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ Directiva (UE) 2016/797/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

⁽⁵⁾ Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

- (6) El Acuerdo en su forma actual no contempla la posibilidad de que las instituciones u organismos de la Unión Europea ejerzan sus competencias en Suiza, ni tampoco faculta al Comité Mixto para modificar el Acuerdo a tal fin. Hasta que se modifique el Acuerdo con arreglo a los procedimientos aplicables, es necesario establecer disposiciones transitorias para mantener un tráfico ferroviario fluido entre Suiza y la Unión Europea. A tal fin, debe aclararse que el cumplimiento de los requisitos de seguridad e interoperabilidad aplicables en Suiza puede establecerse mediante una combinación de un certificado de seguridad único o una autorización de vehículo de la UE expedidos por la Agencia, por una parte, y de una verificación por parte de Suiza de la conformidad con las normas nacionales suizas, por otra. En lo que respecta a la expedición de certificados de seguridad únicos o de autorizaciones de un vehículo de la UE, la Agencia debe tener en cuenta, como prueba, la evaluación realizada por Suiza, a efectos de la expedición de certificados de seguridad o de autorización de vehículo para la red ferroviaria suiza, de los requisitos de la legislación suiza correspondiente a la legislación pertinente de la Unión Europea.
- (7) Los certificados «CE» y las declaraciones «CE» establecidos en virtud de la Directiva (UE) 2016/797 deben ser reconocidos recíprocamente.
- (8) A fin de limitar la carga administrativa, conviene permitir que los usuarios soliciten simultáneamente el certificado de seguridad único o la autorización de vehículo de la UE expedidos por la Agencia, así como la verificación por parte de Suiza del cumplimiento de sus normas nacionales. Con el mismo fin, ha de permitirse que los solicitantes utilicen a tal efecto la ventanilla única a que se refiere el artículo 12 del Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾. Debe concederse a Suiza acceso a la ventanilla única, y la Agencia y Suiza deben cooperar en la medida necesaria para la aplicación de la presente Decisión.
- (9) Las normas nacionales a las que se hace referencia en el artículo 13, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797 y en el artículo 8, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798 aplicables a la expedición de certificados de seguridad y autorizaciones de vehículos en Suiza (en lo sucesivo, «normas nacionales») deben notificarse para su publicación por medio del sistema electrónico mencionado en el artículo 27 del Reglamento (UE) 2016/796. Los ámbitos en los que son aplicables las normas nacionales suizas deben mencionarse en el anexo 1 del Acuerdo.
- (10) Suiza y la Unión Europea se han comprometido a eliminar las normas nacionales innecesarias que constituyan un obstáculo para la interoperabilidad y el tráfico ferroviario fluido entre Suiza y la Unión Europea. Algunas de las normas nacionales suizas que figuran en el anexo 1 del Acuerdo podrían ser incompatibles con las especificaciones técnicas de interoperabilidad y deben revisarse antes del 31 de diciembre de 2020 con vistas a su eliminación, modificación o mantenimiento.
- (11) Debe derogarse la Decisión n.º 1/2013 del Comité Mixto. Sin embargo, habida cuenta de que, de conformidad con las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798, algunos Estados miembros no procederán a su transposición antes del 16 de junio de 2020, el artículo 2, apartado 1, y el artículo 3, apartado 1, de dicha Decisión del Comité Mixto deben seguir aplicándose hasta esa fecha con respecto a los Estados miembros afectados.
- (12) Las declaraciones «CE» de conformidad, idoneidad para el uso y verificación, los certificados «CE» de verificación y las autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas, de vehículos y por tipos de vehículos, y de certificados de seguridad reconocidos de conformidad con la Decisión n.º 1/2013 deben seguir reconociéndose en las condiciones en que se expidieron.
- (13) Las disposiciones transitorias de la presente Decisión deben aplicarse hasta el 31 de diciembre de 2020, a la espera de la modificación del Acuerdo, a fin de ampliar a la red ferroviaria suiza el papel de la Agencia en el ámbito de los certificados de seguridad y de las autorizaciones de vehículos. El Comité Mixto debe considerar la prórroga de las medidas transitorias más allá del 31 de diciembre de 2020 si es probable que las disposiciones legales equivalentes al Reglamento (UE) 2016/796, a las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 no se apliquen antes del 31 de diciembre de 2020,

DECIDE:

Artículo 1

El anexo 1 del Acuerdo queda sustituido por el anexo de la presente Decisión.

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 881/2004 (DO L 138 de 26.5.2016, p. 1).

Artículo 2

1. El cumplimiento de los requisitos para el uso de la red ferroviaria suiza por parte de una empresa ferroviaria puede establecerse mediante una combinación de:

- un certificado de seguridad único expedido por la Agencia de conformidad con el artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/798 y
- una decisión adoptada por Suiza para verificar el cumplimiento de las normas nacionales suizas a que se refiere el artículo 6, apartado 1.

A efectos del párrafo primero, Suiza reconocerá los certificados de seguridad únicos expedidos por la Agencia de conformidad con el artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/798.

La verificación del cumplimiento de las normas nacionales por las autoridades nacionales suizas se llevará a cabo dentro de los plazos establecidos en el artículo 6 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 de la Comisión ⁽⁷⁾.

2. En lo que respecta a la expedición de un certificado de seguridad único para el uso de la red ferroviaria de la Unión Europea, la Agencia debe tener en cuenta, como prueba, la evaluación realizada por Suiza, a efectos de la expedición de un certificado de seguridad para la red ferroviaria suiza, de los requisitos de la legislación suiza correspondiente a la legislación pertinente de la Unión.

3. Un usuario podrá solicitar al mismo tiempo un certificado de seguridad único y una decisión para verificar el cumplimiento de las normas nacionales suizas. En tal caso, la Agencia y Suiza cooperarán para garantizar que las decisiones sobre la solicitud de un certificado de seguridad único y sobre el control del cumplimiento de las normas nacionales suizas se adopten en los plazos establecidos en el artículo 6 del Reglamento (UE) 2018/763 y de conformidad con el apartado 1, párrafo tercero.

Artículo 3

1. El cumplimiento de los requisitos para las autorizaciones de circulación de vehículos en la red ferroviaria suiza podrá establecerse mediante una combinación de:

- una autorización de vehículo de la UE expedida por la Agencia de conformidad con el artículo 21 y con el artículo 24 de la Directiva (UE) 2016/797 y
- una decisión adoptada por Suiza para verificar el cumplimiento de las normas nacionales suizas a que se refiere el artículo 6, apartado 1.

A efectos del párrafo primero, Suiza reconocerá las autorizaciones de vehículo de la UE expedidas por la Agencia de conformidad con los artículos 21 y 24 de la Directiva (UE) 2016/797.

La verificación del cumplimiento de las normas nacionales por Suiza se llevará a cabo dentro de los plazos establecidos en el artículo 34 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión ⁽⁸⁾.

2. En lo que respecta a la expedición de una autorización de vehículo de la UE para el uso de un vehículo en la red ferroviaria de la Unión Europea, la Agencia debe tener en cuenta, como prueba, la evaluación realizada por Suiza, a efectos de la expedición de autorizaciones de vehículo para la red ferroviaria suiza, de los requisitos de la legislación suiza correspondiente a la legislación pertinente de la Unión Europea.

3. Se puede solicitar al mismo tiempo una autorización de vehículo de la UE y una decisión para verificar el cumplimiento de las normas nacionales suizas. En tal caso, la Agencia y Suiza cooperan para garantizar que las decisiones relativas a la solicitud de una autorización de vehículo de la UE y a la verificación del cumplimiento de las normas nacionales suizas se adopten dentro de los plazos establecidos en el artículo 34 del Reglamento (UE) 2018/545 y de conformidad con el apartado 1, párrafo tercero.

Artículo 4

1. Se reconocerán, sobre una base de reciprocidad:

- a) Los certificados «CE» de conformidad o idoneidad para el uso contemplados en el artículo 9, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797 expedidos por un organismo notificado;

⁽⁷⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 de la Comisión, de 9 de abril de 2018, por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 653/2007 de la Comisión; (DO L 129 de 25.5.2018, p. 49).

⁽⁸⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipos de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 90 de 6.4.2018, p. 66).

- b) las declaraciones «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso a que se refieren el artículo 9 y el artículo 10, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/797 y establecidas por el fabricante o por su representante autorizado;
- c) los certificados «CE» de verificación contemplados en el anexo IV de la Directiva (UE) 2016/797 expedidos por un organismo notificado;
- d) las declaraciones «CE» de verificación contempladas en el artículo 15, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/797 establecidas por el solicitante;
- e) la lista de organismos de evaluación de la conformidad de Suiza y de la Unión Europea prevista en el artículo 38 de la Directiva (UE) 2016/797.

2. Suiza notificará a la Comisión Europea y a los Estados miembros de la Unión Europea los organismos de evaluación de la conformidad establecidos en Suiza de conformidad con el artículo 37 de la Directiva (UE) 2016/797.

Los organismos notificados suizos podrán realizar sus actividades con arreglo a las condiciones establecidas en la Directiva (UE) 2016/797, siempre que cumplan los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797.

La Comisión publicará la lista de los organismos notificados suizos.

Artículo 5

1. Las solicitudes de decisión para verificar el cumplimiento de las normas nacionales suizas contempladas en el artículo 2, apartado 1, y en el artículo 3, apartado 1, se efectuarán a través de la ventanilla única a que se refiere el artículo 12 del Reglamento (UE) 2016/796.
2. Las solicitudes a que se refieren el artículo 2, apartado 3, y el artículo 3, apartado 3, se presentarán a través de la ventanilla única.
3. Suiza conservará una copia de la decisión dirigida a verificar el cumplimiento de las normas nacionales en la ventanilla única.
4. Suiza tendrá acceso a la ventanilla única a los efectos de la presente Decisión.

Artículo 6

1. Las normas nacionales suizas podrán completar o establecer excepciones a los requisitos de la Unión Europea en la medida en que dichas normas se refieran a los parámetros técnicos de los subsistemas, a los aspectos operativos y a los aspectos relativos al personal que realiza las tareas de seguridad enumeradas en el anexo 1 del Acuerdo.
2. Suiza notificará a la Agencia las normas nacionales a que se refiere el apartado 1 para su publicación por medio del sistema informático contemplado en el artículo 27 del Reglamento (UE) 2016/796.

Artículo 7

1. Queda derogada la Decisión n.º 1/2013 del Comité Mixto con efectos a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Decisión.
2. El artículo 2, apartado 1, y el artículo 3, apartado 1, de la Decisión n.º 1/2013 del Comité Mixto seguirán aplicándose hasta el 16 de junio de 2020 respecto de los Estados miembros que hayan informado a la Agencia y a la Comisión con arreglo al artículo 57, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797 o al artículo 33, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798.
3. Las declaraciones «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso, los certificados «CE» de verificación y las declaraciones «CE» de verificación reconocidos de conformidad con la Decisión n.º 1/2013 del Comité Mixto mantendrán su validez con arreglo a las condiciones conforme a las cuales fueron expedidos.
4. Los certificados de seguridad y las autorizaciones de entrada en servicio de los subsistemas y de los vehículos y por tipos de vehículos reconocidos de conformidad con la Decisión n.º 1/2013 del Comité Mixto seguirán reconociéndose en las condiciones en que se expidieron.

Artículo 8

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Los artículos 2, 3, 4 y 5 serán de aplicación hasta el 31 de diciembre de 2020.

Hecho en Bruselas, el 13 de diciembre de 2019.

Por la Unión Europea
La Presidenta
Elisabeth WERNER

Por la Confederación Suiza
El Jefe de la Delegación Suiza
Peter FÜGLISTALER

ANEXO

«ANEXO I

Disposiciones aplicables

De conformidad con el artículo 52, apartado 6, del presente Acuerdo, Suiza aplicará disposiciones legales equivalentes a las disposiciones siguientes:

Disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión Europea

Sección 1: Acceso a la profesión

- Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (versión codificada) (DO L 33 de 4.2.2006, p. 82).
- Reglamento (CE) n.º 1071/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) n.º 517/2013 del Consejo, de 13 de mayo de 2013, (DO L 158 de 10.6.2013, p. 1).
- Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) n.º 517/2013 del Consejo, de 13 de mayo de 2013 (DO L 158 de 10.6.2013, p. 1).

A los efectos del presente Acuerdo,

- a) la Unión Europea y la Confederación Suiza eximen a los nacionales de la Confederación Suiza, de los Estados miembros de la Unión Europea y de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo de la obligación de poseer el certificado de conductor;
- b) la Confederación Suiza solo podrá eximir a los nacionales de otros Estados que no sean los mencionados en la letra a) de la obligación de poseer el certificado de conductor previa consulta y acuerdo de la Unión Europea;
- c) no son de aplicación las disposiciones del capítulo III del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 (relativas al cabotaje).
- Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) n.º 517/2013 del Consejo, de 13 de mayo de 2013 (DO L 158 de 10.6.2013, p. 1).

A los efectos del presente Acuerdo, no son de aplicación las disposiciones del capítulo V del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 (relativas al cabotaje).

- Decisión 2009/992/UE de la Comisión, de 17 de diciembre de 2009, sobre los requisitos mínimos de los datos que deberán introducirse en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera (DO L 339 de 22.12.2009, p. 36).
- Reglamento (UE) n.º 1213/2010 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2010, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales sobre las empresas de transporte por carretera (DO L 335 de 18.12.2010, p. 21).
- Reglamento (UE) n.º 361/2014 de la Comisión, de 9 de abril de 2014, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los documentos de transporte internacional de viajeros en autocares y autobuses y se deroga el Reglamento (CE) n.º 2121/98 (DO L 107 de 10.4.2014, p. 39).
- Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se completa el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista, y por el que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 74 de 19.3.2016, p. 8).

SECCIÓN 2: NORMAS SOCIALES

- Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

- Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).
- Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014 (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).
- Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n.º 3820/85 y (CEE) n.º 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35), modificada en último lugar por el Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016 (DO L 74 de 19.3.2016, p. 8).
- Reglamento (UE) n.º 581/2010 de la Comisión, de 1 de julio de 2010, sobre los plazos máximos para transferir los datos pertinentes de las unidades instaladas en los vehículos y de las tarjetas de conductor (DO L 168 de 2.7.2010, p. 16).
- Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2016/68 de la Comisión, de 21 de enero de 2016, sobre los procedimientos y especificaciones comunes necesarios para la interconexión de los registros electrónicos de las tarjetas de conductor (DO L 15 de 22.1.2016, p. 51), modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1503 de la Comisión, de 25 de agosto de 2017 (DO L 221 de 26.8.2017, p. 10).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes (DO L 139 de 26.5.2016, p. 1), modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/502 de la Comisión, de 28 de febrero de 2018 (DO L 85 de 28.3.2018, p. 1).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/548 de la Comisión, de 23 de marzo de 2017, por el que se establece el formulario estándar de la declaración escrita sobre la retirada o rotura del precinto de un tacógrafo (DO L 79 de 24.3.2017, p. 1).
- Decisión de Ejecución (UE) 2017/1013 de la Comisión, de 30 de marzo de 2017, por la que se establece el acta tipo a que se refiere el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 153 de 16.6.2017, p. 28).

SECCIÓN 3: NORMAS TÉCNICAS

Vehículos de motor

- Directiva 70/157/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el nivel sonoro admisible y el dispositivo de escape de los vehículos a motor (DO L 42 de 23.2.1970, p. 16), modificada en último lugar por la Directiva 2007/34/CE de la Comisión, de 14 de junio de 2007 (DO L 155 de 15.6.2007, p. 49).
- Directiva 88/77/CEE del Consejo, de 3 de diciembre de 1987, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos y la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos (DO L 36 de 9.2.1988, p. 33), modificada en último lugar por la Directiva 2001/27/CE de la Comisión, de 10 de abril de 2001 (DO L 107 de 18.4.2001, p. 10).
- Directiva 91/671/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas (DO L 373 de 31.12.1991, p. 26), modificada en último lugar por la Directiva de Ejecución 2014/37/UE de la Comisión, de 27 de febrero de 2014 (DO L 59 de 28.2.2014, p. 32).
- Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27), modificada por la Directiva 2002/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002 (DO L 327 de 4.12.2002, p. 8).

- Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59), modificada por la Directiva 2002/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002 (DO L 67 de 9.3.2002, p. 47).
- Reglamento (CE) n.º 2411/98 del Consejo, de 3 de noviembre de 1998, relativo al reconocimiento en circulación intracomunitaria del signo distintivo del Estado miembro de matriculación de los vehículos de motor y sus remolques (DO L 299 de 10.11.1998, p. 1).
- Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad (DO L 203 de 10.8.2000, p. 1), modificada en último lugar por la Directiva 2010/47/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010 (DO L 173 de 8.7.2010, p. 33).
- Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2005, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos (DO L 275 de 20.10.2005, p. 1), modificada en último lugar por la Directiva 2008/74/CE de la Comisión, de 18 de julio de 2008 (DO L 192 de 19.7.2008, p. 51).
- Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) n.º 133/2014 de la Comisión, de 31 de enero de 2014 (DO L 47 de 18.2.2014, p. 1).
- Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) 2016/1004 de la Comisión, de 22 de junio de 2016 (DO L 165 de 23.6.2016, p. 1).
- Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y III de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 167 de 25.6.2011, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) n.º 627/2014 de la Comisión, de 12 de junio de 2014 (DO L 174 de 13.6.2014, p. 28).
- Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).
- Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE (DO L 158 de 27.5.2014, p. 131), modificado por el Reglamento Delegado (UE) 2017/1576 de la Comisión, de 26 de junio de 2017 (DO L 239 de 19.9.2017, p. 3).

Transporte de mercancías peligrosas

- Directiva 95/50/CE del Consejo, de 6 de octubre de 1995, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera (DO L 249 de 17.10.1995, p. 35), modificada en último lugar por la Directiva 2008/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008 (DO L 162 de 21.6.2008, p. 11).
- Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13), modificada en último lugar por la Directiva (UE) 2018/1846 de la Comisión, de 23 de noviembre de 2018 (DO L 299 de 26.11.2018, p. 58).

A los efectos del presente Acuerdo, serán aplicables en Suiza las siguientes excepciones a la Directiva 2008/68/CE:

1. Transporte por carretera

Excepciones para Suiza en virtud del artículo 6, apartado 2, letra a), de la Directiva 2008/68/CE, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas

RO-a-CH-1

Asunto: transporte de combustible para motores diésel y gasóleo de calefacción con número ONU 1202 en contenedores-cisterna.

Referencia al anexo I, sección I.1, de dicha Directiva: puntos 1.1.3.6 y 6.8.

Contenido del anexo de la Directiva: exenciones relacionadas con las cantidades transportadas por unidad de transporte, disposiciones relativas a la construcción de cisternas.

Contenido del Derecho nacional: Los contenedores cisterna que no se hayan construido conforme a lo dispuesto en el punto 6.8 sino conforme a la legislación nacional, cuya capacidad sea inferior o igual a 1 210 l y que se utilicen para transportar gasóleo de calefacción o carburante para motores diésel con número ONU 1202, podrán beneficiarse de las excepciones del punto 1.1.3.6 del ADR.

Referencia inicial a la legislación nacional: apéndice 1, puntos 1.1.3.6.3, letra b), y 6.14, de la Orden de 29 de noviembre de 2002 sobre el transporte por carretera de mercancías peligrosas (SDR; RS 741.621).

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

RO-a-CH-2

Asunto: exención con respecto al requisito de llevar una carta de porte cuando se transporten determinadas cantidades de mercancías peligrosas previstas en el punto 1.1.3.6.

Referencia al anexo I, sección I.1, de dicha Directiva: puntos 1.1.3.6 y 5.4.1.

Contenido del anexo de la Directiva: obligación de llevar una carta de porte.

Contenido del Derecho nacional: El transporte de contenedores vacíos sin limpiar que pertenezcan a la categoría de transporte 4 y de botellas de gas llenas o vacías para aparatos de respiración que vayan a ser utilizados por servicios de urgencias o como material de submarinismo, en cantidades que no sobrepasen los límites establecidos en el punto 1.1.3.6, no está sujeto a la obligación de llevar la carta de porte prevista en el punto 5.4.1.

Referencia inicial a la legislación nacional: apéndice 1, punto 1.1.3.6.3, letra c), de la Orden de 29 de noviembre de 2002 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera (SDR; RS 741.621).

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

RO-a-CH-3

Asunto: transporte de cisternas vacías sin limpiar por empresas de mantenimiento de instalaciones de almacenamiento de líquidos peligrosos para el agua.

Referencia al anexo I, sección I.1, de dicha Directiva: puntos 6.5, 6.8, 8.2 y 9.

Contenido del anexo de la Directiva: construcción, equipamiento y control de cisternas y vehículos; formación de conductores.

Contenido del Derecho nacional: los vehículos y los contenedores cisterna vacíos sin limpiar utilizados por las empresas de mantenimiento de instalaciones de almacenamiento de líquidos peligrosos para el agua con el fin de contener líquidos durante las operaciones de mantenimiento de las cisternas estacionarias no están sujetos a las disposiciones en materia de construcción, equipamiento y control, ni a las disposiciones en materia de etiquetado e identificación mediante el panel naranja establecidas por el ADR. Están sujetos a disposiciones especiales en materia de etiquetado e identificación, y el conductor del vehículo no está obligado a haber seguido la formación descrita en el punto 8.2.

Referencia inicial al Derecho nacional: apéndice 1, punto 1.1.3.6.3.10, de la Orden de 29 de noviembre de 2002 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera (SDR; RS 741.621).

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

Excepciones para Suiza en virtud del artículo 6, apartado 2, letra b), inciso i), de la Directiva 2008/68/CE, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

RO-bi-CH-1

Asunto: transporte de residuos domésticos que contengan materias peligrosas hasta las instalaciones de eliminación de residuos.

Referencia al anexo I, sección I.1, de dicha Directiva: puntos 2, 4.1.10, 5.2 y 5.4.

Contenido del anexo de la Directiva: clasificación, embalaje combinado, marcado y etiquetado, documentación.

Contenido del Derecho nacional: la reglamentación contiene disposiciones en materia de clasificación simplificada de los residuos domésticos que contengan materias peligrosas (domésticas) por un experto reconocido por la autoridad competente, de utilización de recipientes adecuados y de formación de los conductores. Los residuos domésticos que no puedan ser identificados por el experto podrán ser transportados a un centro de tratamiento en cantidades pequeñas identificadas por bulto y por unidad de transporte.

Referencia inicial al Derecho nacional: apéndice 1, punto 1.1.3.7, de la Orden de 29 de noviembre de 2002 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera (SDR; RS 741.621).

Observaciones: esta normativa solo podrá aplicarse al transporte de residuos domésticos que contengan materias peligrosas entre los emplazamientos públicos de tratamiento y las instalaciones de eliminación de residuos.

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

RO-bi-CH-2

Asunto: transporte de regreso de fuegos artificiales.

Referencia al anexo I, sección I.1, de dicha Directiva: puntos 2.1.2 y 5.4.

Contenido del anexo de la Directiva: clasificación y documentación.

Contenido del Derecho nacional: con el fin de facilitar el transporte de regreso de los fuegos artificiales con números ONU 0335, 0336 y 0337 de los minoristas a los suministradores, se contemplan exenciones en lo relativo a la indicación de la masa neta y la clasificación del producto en la carta de porte.

Referencia inicial al Derecho nacional: apéndice 1, punto 1.1.3.8, de la Orden de 29 de noviembre de 2002 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera (SDR; RS 741.621).

Observaciones: la verificación minuciosa del contenido exacto de cada producto no vendido en cada bulto es prácticamente imposible en el caso de los productos destinados al comercio al por menor.

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

RO-bi-CH-3

Asunto: certificado de formación conforme al ADR para los viajes efectuados con el objetivo de transportar vehículos averiados, los viajes relacionados con reparaciones, los viajes efectuados con el objetivo de examinar vehículos cisterna/ cisternas y los viajes realizados en vehículos cisterna por expertos responsables del examen del vehículo en cuestión.

Referencia al anexo I, sección I.1, de dicha Directiva: punto 8.2.1.

Contenido del anexo de la Directiva: los conductores de vehículos han de seguir cursos de formación.

Contenido del Derecho nacional: la formación y los certificados conforme al ADR no se exigen para los viajes efectuados con el objetivo de transportar vehículos averiados o realizar ensayos de conducción relacionados con reparaciones, los viajes realizados en vehículos cisterna con el fin de examinar el vehículo cisterna o su cisterna ni los viajes realizados por expertos responsables del examen de vehículos cisterna.

Referencia inicial al Derecho nacional: instrucciones de 30 de septiembre de 2008 del Departamento Federal de Medio Ambiente, Transporte, Energía y Comunicación (DETEC) sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Observaciones: en algunos casos, los vehículos averiados o en reparación y los vehículos cisterna que están siendo preparados para la inspección técnica o que son verificados en el momento de la inspección todavía contienen mercancías peligrosas.

Siguen siendo aplicables los requisitos establecidos en los puntos 1.3 y 8.2.3.

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

2. Transporte ferroviario

Excepciones para Suiza en virtud del artículo 6, apartado 2, letra a), de la Directiva 2008/68/CE, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas

RA-a-CH-1

Asunto: transporte de combustible para motores diésel y gasóleo de calefacción con número ONU 1202 en contenedores-cisterna.

Referencia al anexo II, sección II.1, de dicha Directiva: punto 6.8.

Contenido del anexo de la Directiva: disposiciones relativas a la construcción de cisternas.

Contenido del Derecho nacional: se autorizan los contenedores cisterna que no se hayan construido conforme a lo dispuesto en el punto 6.8 sino conforme a la legislación nacional, cuya capacidad sea inferior o igual a 1 210 l y que se utilicen para transportar gasóleo de calefacción o combustible para motores diésel con número ONU 1202.

Referencia inicial al Derecho nacional: anexo de la Orden del DETEC de 3 de diciembre de 1996 relativa al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril y por instalaciones de transporte por cable (RSD; RS 742.401.6) y apéndice 1, capítulo 6.14, de la Orden de 29 de noviembre de 2002 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera (SDR; RS 741.621)

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

RA-a-CH-2

Asunto: carta de porte.

Referencia al anexo II, sección II.1, de dicha Directiva: punto 5.4.1.1.1.

Contenido del anexo de la Directiva: informaciones generales que deberán figurar en la carta de porte.

Contenido del Derecho nacional: Puede utilizarse un término colectivo en la carta de porte si esta lleva una lista adjunta donde figure la información exigida, conforme a lo establecido supra.

Referencia inicial a la legislación nacional: anexo de la Orden del DETEC de 3 de diciembre de 1996 relativa al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril y por instalaciones de transporte por cable (RSD; RS 742.401.6).

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

- Directiva 2010/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 2010, sobre equipos a presión transportables y por la que se derogan las Directivas 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE y 1999/36/CE del Consejo (DO L 165 de 30.6.2010, p. 1).

Sección 4: Derechos de acceso y de tránsito ferroviario

- Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 237 de 24.8.1991, p. 25).
- Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias (DO L 143 de 27.6.1995, p. 70).
- Directiva 95/19/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre la adjudicación de las capacidades de la infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización (DO L 143 de 27.6.1995, p. 75).
- Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44), modificada en último lugar por la Directiva 2014/88/UE de la Comisión, de 9 de julio de 2014 (DO L 201 de 10.7.2014, p. 9).
- Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad (DO L 315 de 3.12.2007, p. 51), modificada en último lugar por la Directiva (UE) 2016/882 de la Comisión, de 1 de junio de 2016 (DO L 146 de 3.6.2016, p. 22).
- Reglamento (CE) n.º 653/2007 de la Comisión, de 13 de junio de 2007, sobre el uso de un formato europeo común para los certificados de seguridad y los documentos de solicitud, de conformidad con el artículo 10 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y sobre la validez de los certificados de seguridad expedidos en virtud de la Directiva 2001/14/CE (DO L 153 de 14.6.2007, p. 9), modificado por el Reglamento (UE) n.º 445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011 (DO L 122 de 11.5.2011, p. 22).
- Decisión 2007/756/CE de la Comisión, de 9 de noviembre de 2007, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos previsto en el artículo 14, apartados 4 y 5, de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE (DO L 305 de 23.11.2007, p. 30), modificada por la Decisión 2011/107/UE de la Comisión, de 10 de febrero de 2011 (DO L 43 de 17.2.2011, p. 33).
- Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1), modificada en último lugar por la Directiva 2014/38/UE de la Comisión, de 10 de marzo de 2014 (DO L 70 de 11.3.2014, p. 20).
- Decisión 2009/965/CE de la Comisión, de 30 de noviembre de 2009, sobre el documento de referencia mencionado en el artículo 27, apartado 4, de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 341 de 22.12.2009, p. 1), modificada por la Decisión de Ejecución (UE) 2015/2299 de la Comisión, de 17 de noviembre de 2015 (DO L 324 de 10.12.2015, p. 15).
- Reglamento (UE) n.º 36/2010 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2009, sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 13 de 19.1.2010, p. 1).
- Decisión 2010/713/UE de la Comisión, de 9 de noviembre de 2010, sobre los módulos para los procedimientos de evaluación de la conformidad, idoneidad para el uso y verificación CE que deben utilizarse en las especificaciones técnicas de interoperabilidad adoptadas en virtud de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 319 de 4.12.2010, p. 1).
- Reglamento (UE) n.º 1158/2010 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria (DO L 326 de 10.12.2010, p. 11).
- Reglamento (UE) n.º 1169/2010 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria (DO L 327 de 11.12.2010, p. 13).

- Reglamento (UE) n.º 201/2011 de la Comisión, de 1 de marzo de 2011, sobre el modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario (DO L 57 de 2.3.2011, p. 8).
 - Decisión 2011/275/UE de la Comisión, de 26 de abril de 2011, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de infraestructura del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 126 de 14.5.2011, p. 53), modificada por la Decisión 2012/464/UE de la Comisión, de 23 de julio de 2012 (DO L 217 de 14.8.2012, p. 20).
 - Reglamento (UE) n.º 445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 653/2007 (DO L 122 de 11.5.2011, p. 22).
 - Reglamento (UE) n.º 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo (DO L 123 de 12.5.2011, p. 11), modificado en último lugar por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/775 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 de 27.5.2019, p. 103).
 - Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión, de 4 de octubre de 2011, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios (DO L 264 de 8.10.2011, p. 32).
 - Decisión 2011/765/UE de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, sobre los criterios para el reconocimiento de los centros que participan en la formación de maquinistas, los criterios de reconocimiento de los examinadores y los criterios para la organización de los exámenes, de conformidad con la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 314 de 29.11.2011, p. 36).
 - Decisión 2012/88/UE de la Comisión, de 25 de enero de 2012, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo (DO L 51 de 23.2.2012, p. 1), modificada en último lugar por la Decisión (UE) 2015/14 de la Comisión, de 5 de enero de 2015 (DO L 3 de 7.1.2015, p. 44).
 - Decisión 2012/757/UE de la Comisión, de 14 de noviembre de 2012, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por la que se modifica la Decisión 2007/756/CE (DO L 345 de 15.12.2012, p. 1), modificada por la Decisión 2013/710/UE de la Comisión, de 2 de diciembre de 2013 (DO L 323 de 4.12.2013, p. 35).
- Las normas nacionales siguientes, contempladas en el artículo 6 de la Decisión n.º 2/2019 del Comité Mixto, serán aplicables en Suiza:
- CH-TSI OPE-001: Proceso de explotación ferroviaria: grabación de la comunicación oral (ETF-GI) (*norma potencialmente incompatible con la Decisión 2012/757/UE; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
 - CH-TSI OPE-002: Proceso de explotación ferroviaria: método de comunicación (*norma potencialmente incompatible con la Decisión 2012/757/UE; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
 - CH-TSI OPE-003: Proceso de explotación ferroviaria: lengua «de explotación» (*norma potencialmente incompatible con la Decisión 2012/757/UE; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
 - CH-TSI OPE-004: Proceso de explotación ferroviaria: llamada de emergencia (*norma potencialmente incompatible con la Decisión 2012/757/UE; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*).
 - Reglamento (UE) n.º 1078/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento (DO L 320 de 17.11.2012, p. 8).
 - Reglamento (UE) n.º 321/2013 de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante — vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE (DO L 104 de 12.4.2013, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) 2015/924 de la Comisión, de 8 de junio de 2015 (DO L 150 de 17.6.2015, p. 10).
 - Reglamento (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 352/2009 (DO L 121 de 3.5.2013, p. 8), modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1136 de la Comisión, de 13 de julio de 2015 (DO L 185 de 14.7.2015, p. 6).
 - Decisión de Ejecución 2014/880/UE de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por la que se deroga la Decisión de Ejecución 2011/633/UE (DO L 356 de 12.12.2014, p. 489).
 - Reglamento (UE) n.º 1300/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (DO L 356 de 12.12.2014, p. 1), modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/772 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 1).

- Reglamento (UE) n.º 1301/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión (DO L 356 de 12.12.2014, p. 179), modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/868 de la Comisión, de 13 de junio de 2018 (DO L 149 de 14.6.2018, p. 16).
- Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 228), modificado en último lugar por el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/868 de la Comisión, de 13 de junio de 2018 (DO L 149 de 14.6.2018, p. 16).

Las normas nacionales siguientes, contempladas en el artículo 6 de la Decisión n.º 2/2019 del Comité Mixto, serán aplicables en Suiza:

- CH-TSI LOC&PAS-001: Ancho del arco del pantógrafo;
- CH-TSI LOC&PAS-002: Diagonal estrecha/certificados de conducción sobre agujas;
- CH-TSI LOC&PAS-003: Curvas cerradas $r < 250$ m;
- CH-TSI LOC&PAS-004: Fuerza de ripado;
- CH-TSI LOC&PAS-005: Insuficiencia de peralte;
- CH-TSI LOC&PAS-006: Homologación de vehículos pendulares sucesores de la serie N;
- CH-TSI LOC&PAS-007: Dispositivo engrasador de las pestañas;
- CH-TSI LOC&PAS-009: Emisiones de escape de los motores de los vehículos de motor (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI LOC&PAS-010: Señal de advertencia óptica en cabeza de trenes: 3 x rojo;
- CH-TSI LOC&PAS-011: Limitación de la prestación de tracción;
- CH-TSI LOC&PAS-012: Admitancia;
- CH-TSI LOC&PAS-013: Interacción pantógrafo/línea de contacto;
- CH-TSI LOC&PAS-014: Compatibilidad con el equipo para comprobar el estado libre de la vía;
- CH-TSI LOC&PAS-017: Espacio libre límite;
- CH-TSI LOC&PAS-018: Radio mínimo de curva;
- CH-TSI LOC&PAS-019: Señal «non leading input» para el vehículo de cabeza (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI LOC&PAS-020: Señal «sleeping input» en sistema de control unidades múltiples (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI LOC&PAS-022: Reinicialización del freno de emergencia (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI LOC&PAS-025: Seguridad del dispositivo de desconexión del equipo ETCS a bordo (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI LOC&PAS-026: Prohibición de los vehículos con el sistema ERTMS/ETCS del referencial 3;
- CH-TSI LOC&PAS-027: Control remoto manual por radio durante las maniobras (modo de maniobra) (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI LOC&PAS-028: Espacio libre límite, puertas;
- CH-TSI LOC&PAS-029: Seguridad contra el descarrilamiento Y/Q;
- CH-TSI LOC&PAS-030: Utilización de sistemas de frenado independiente de las condiciones de adherencia;
- CH-TSI LOC&PAS-031: Corte seguro de la tracción (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI LOC&PAS-035: Potencia suficiente del freno de emergencia (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI LOC&PAS-037: Freno de servicio (service brake) ETCS (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- Reglamento (UE) n.º 1303/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la «seguridad en los túneles ferroviarios» del sistema ferroviario de la Unión (DO L 356 de 12.12.2014, p. 394).

- Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante-ruido» y por el que se modifica la Decisión 2008/232/CE y se deroga la Decisión 2011/229/UE (DO L 356 de 12.12.2014, p. 421).
- Reglamento (UE) n.º 1305/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 62/2006 (DO L 356 de 12.12.2014, p. 438), modificado en último lugar por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/778 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 de 27.5.2019, p. 356).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2015/171 de la Comisión, de 4 de febrero de 2015, relativo a determinados aspectos del procedimiento de concesión de licencias a las empresas ferroviarias (DO L 29 de 5.2.2015, p. 3).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario (DO L 148 de 13.6.2015, p. 17).
- Directiva (UE) 2016/797/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44); en Suiza solo se aplicarán las disposiciones siguientes: artículo 7 (apartados 1 a 3); artículos 8 a 10, 12, 15, 17, 21 (sin el apartado 7); artículos 22 a 25, 27 a 42, 44, 45 y 49, y anexos II, III y IV.
- Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102); en Suiza solo se aplicarán las disposiciones siguientes: artículos 9, 10 (sin el apartado 7), 13, 14 y 17, y anexo III.
- Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

Las normas nacionales siguientes, contempladas en el artículo 6 de la Decisión n.º 2/2019 del Comité Mixto, serán aplicables en Suiza:

- CH-TSI CCS-003: Activación/desactivación de la transmisión del paquete de 44 a los sistemas ZUB/Signum;
- CH-TSI CCS-005: Certificado de calidad del servicio para la transmisión de datos GSM-R (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI CCS-006: Pérdida de la señal «non leading permitted» en modo de funcionamiento «Non Leading» (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI CCS-007: Norma sobre curvas de frenado para ERTMS/ETCS del referencial 2;
- CH-TSI CCS-008: Aplicación mínima de «solicitudes de cambio» (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI CCS-011: Función Euroloop;
- CH-TSI CCS-015: Gestión simultánea de dos canales de datos GSM-R;
- CH-TSI CCS-016: Uso de parámetros y monitores específicos de un país (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI CCS-018: Prohibición de STM/NTC en ZUB/Signum;
- CH-TSI CCS-019: Adquisición y presentación automáticas de los datos del tren (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI CCS-022: Marcha atrás en modo de funcionamiento «Unfitted»;
- CH-TSI CCS-023: Mensajes de texto mostrados;
- CH-TSI CCS-024: Datos del tren: NC_TRAIN, M_AXLELOAD, V_MAXTRAIN (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI CCS-026: Supervisión en línea del equipo de vía desde el vehículo;
- CH-TSI CCS-032: Entrada inicial del número de tren para el equipo ETCS a bordo y CabRadio GSM-R (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI CCS-033: Funcionalidades de radio GSM-R de voz (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-TSI CCS-034: Modo de funcionamiento «Non Leading»;
- CH-TSI CCS-035: Textos que deben figurar en la DMI (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);

- CH-TSI CCS-038: Mensaje que indica un aumento significativo del intervalo de confianza en odometría (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del 31 de diciembre de 2020*);
- CH-CSM-RA-001: Concepto de seguridad para la obtención de la homologación de tipo ETCS en Suiza;
- CH-CSM-RA-002: Requisitos para las velocidades superiores a 200 km/h;
- CH-CSM-RA-003: Calidad de los datos del tren.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipos de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 90 de 6.4.2018, p. 66).
- Reglamento Delegado (UE) 2018/761 de la Comisión, de 16 de febrero de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1077/2012 de la Comisión (DO L 129 de 25.5.2018, p. 16).
- Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1158/2010 y (UE) n.º 1169/2010 de la Comisión (DO L 129 de 25.5.2018, p. 26).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 de la Comisión, de 9 de abril de 2018, por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 653/2007 de la Comisión (DO L 129 de 25.5.2018, p. 49).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/250 de la Comisión, de 12 de febrero de 2019, relativo a las plantillas para las declaraciones y los certificados «CE» de los componentes y los subsistemas de interoperabilidad ferroviaria, al modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario y a los procedimientos de verificación «CE» para subsistemas de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 201/2011 de la Comisión (DO L 42 de 13.2.2019, p. 9.)
- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/780 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, sobre disposiciones prácticas para la expedición de autorizaciones de seguridad a los administradores de infraestructuras (DO L 139 de 27.5.2019, p. 390).

SECCIÓN 5: OTROS ÁMBITOS

- Directiva 92/82/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la aproximación de los tipos del impuesto especial sobre los hidrocarburos (DO L 316 de 31.10.1992, p. 19).
 - Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras (DO L 167 de 30.4.2004, p. 39).
 - Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 319 de 29.11.2008, p. 59).»
-

CORRECCIÓN DE ERRORES

Corrección de errores del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1776 de la Comisión, de 9 de octubre de 2019, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común

(Diario Oficial de la Unión Europea L 280 de 31 de octubre de 2019)

En la página 1030, en la entrada correspondiente a Suiza, en la cuarta columna:

donde dice: «Berna»,

debe decir: «Delémont».

Corrección de errores del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1776 de la Comisión, de 9 de octubre de 2019, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común

(Diario Oficial de la Unión Europea L 280 de 31 de octubre de 2019)

En la página 10, en el «Índice de materias», en la entrada correspondiente al anexo 7:

donde dice: «(Reservado para una futura utilización en el sistema armonizado)»,

debe decir: «(Reservado para una futura utilización)».

ISSN 1977-0936 (edición electrónica)
ISSN 1725-2431 (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES