



Bruselas, 17.5.2018  
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se crea un entorno de ventanilla única marítima europea y se deroga la  
Directiva 2010/65/UE**

{SEC(2018) 230 final} - {SWD(2018) 181 final} - {SWD(2018) 182 final}

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **• Razones y objetivos de la propuesta**

La evolución tecnológica afecta a todos los sectores de la sociedad y la economía y está transformando la vida de los ciudadanos de la UE. El transporte no es una excepción a esta tendencia. Las nuevas tecnologías están cambiando de forma radical el paisaje de la movilidad. En estas circunstancias, la UE y sus sectores industriales tienen que hacer frente al desafío de convertirse en líder mundial en innovación, digitalización y descarbonización. De ahí que la Comisión, para garantizar que las directrices de la UE en materia de movilidad reflejen estas prioridades políticas, haya adoptado un planteamiento global consistente en tres paquetes de medidas que constituyen la estrategia «Europa en movimiento».

Tras la estrategia de movilidad de bajas emisiones, la Comisión adoptó dos paquetes de medidas sobre movilidad en mayo y noviembre de 2017. En ellos se presenta un programa positivo para alcanzar los objetivos de dicha estrategia y garantizar una transición fluida hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos. El Parlamento Europeo y el Consejo deben velar por la rápida adopción de estas propuestas.

La presente iniciativa forma parte del tercer paquete «Europa en movimiento», que responde a la nueva estrategia industrial de septiembre de 2017 y está concebido para llevar a término el proceso que permita a Europa aprovechar plenamente las ventajas de la modernización de la movilidad. Es fundamental que todos los ciudadanos de la UE disfruten en el futuro de un sistema de movilidad seguro, limpio y eficiente. Se trata de lograr una movilidad europea más segura y accesible, una industria europea más competitiva y unos puestos de trabajo europeos más estables, así como de ser más limpios y estar mejor adaptados para alcanzar el objetivo ineludible de combatir el cambio climático. Para ello es necesario el pleno compromiso de la UE, de los Estados miembros y de las partes interesadas, entre otras cosas para reforzar las inversiones en las infraestructuras de transporte.

Los operadores de transporte marítimo se enfrentan a una serie de requisitos legales de información cada vez que un buque llega a un puerto o sale de él, es decir, cada vez que realiza una escala. El hecho de que los requisitos informativos no estén armonizados, bien entre los diferentes ámbitos de actuación dentro de los Estados miembros, bien entre estos últimos, acarrea a dichos operadores una pesada carga administrativa. Hay que tener presente que cada año se realizan en la UE más de dos millones de las escalas portuarias y que, en la actualidad, el personal del sector del transporte marítimo dedica anualmente a actividades de información unos 4,6 millones de horas en total.

El Consejo Europeo puso de relieve el problema en su declaración de La Valeta de 2017 sobre la política marítima<sup>1</sup> y en las Conclusiones del Consejo de 8 de junio de 2017<sup>2</sup> sobre las

---

<sup>1</sup> Declaración de La Valeta: *Priorities for the EU's Maritime Transport Policy until 2020: Competitiveness, Decarbonisation, Digitalisation to ensure global connectivity, and efficient internal market and a world-class maritime cluster* (Prioridades para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020: competitividad, descarbonización y digitalización para garantizar la conectividad global, un mercado interior eficiente y un sector marítimo de clase mundial), La Valeta, 29 de marzo de 2017, [https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valetta\\_Declaration\\_on\\_the\\_EU\\_maritime\\_transport\\_policy.pdf](https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valetta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf)

prioridades para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020. En ambas ocasiones hizo hincapié en la necesidad de reducir la carga administrativa que recae en el transporte marítimo estableciendo a tal fin unos procedimientos de información simplificados, digitalizados y armonizados para los buques. El Consejo reiteró este mensaje en sus Conclusiones de 5 de diciembre de 2017 sobre la digitalización del transporte<sup>3</sup>. Los operadores de transporte marítimo expresan asimismo grandes preocupaciones acerca de la situación.

El problema se analizó en una evaluación de la Directiva 2010/65/UE, sobre formalidades informativas, que se realizó como parte del control de adecuación de la política de transporte marítimo de la UE efectuado en 2016-2017. La evaluación confirmó el análisis del problema.

El objetivo de la presente propuesta es abordar el actual entorno de información no armonizado de los buques. El nuevo entorno de ventanilla única marítima europea que se propone reúne, de forma coordinada y armonizada, toda la información asociada con una escala portuaria. Ello, a su vez, mejorará también la interoperabilidad y la interconexión entre los sistemas pertinentes, posibilitando de este modo que los datos sean compartidos y reutilizados de modo más eficiente, según convenga.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La propuesta complementa y respalda los objetivos generales de la política de transporte de la UE. Así, proporciona importantes elementos a la iniciativa en favor de un espacio europeo para el transporte marítimo sin barreras y respalda tanto la política de la UE de reducción de las emisiones en el sector de los transportes, como la agenda social de la UE sobre los transportes.

La propuesta está estrechamente vinculada a la Directiva sobre el sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo<sup>4</sup> y es coherente con ella. Es asimismo coherente con la iniciativa sobre información electrónica del transporte de mercancías en lo tocante a la aceptación de información y certificados digitales sobre el transporte de mercancías por parte de las autoridades que realizan inspecciones relacionadas con el transporte en el interior de la UE.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta apoya los objetivos de reducción y simplificación de la carga administrativa del programa REFIT de la Comisión Europea y es coherente con los objetivos generales de la Comisión de aumento de la competitividad, buen funcionamiento del mercado interior y consecución de una mayor eficiencia mediante la digitalización.

---

<sup>2</sup> Conclusiones del Consejo sobre «Prioridades para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020: competitividad, descarbonización y digitalización para garantizar la conectividad global, un mercado interior eficiente y un sector marítimo de clase mundial», adoptadas por el Consejo en su reunión 3545, que se celebró el 8 de junio de 2017, [https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta\\_Declaration\\_on\\_the\\_EU\\_maritime\\_transport\\_policy.pdf](https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf)

<sup>3</sup> Conclusiones del Consejo *sobre la digitalización del transporte*, adoptadas por este en su reunión 3581, que se celebró el 5 de diciembre de 2017; <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/en/pdf>

<sup>4</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

En concreto, la propuesta complementa los esfuerzos de digitalización realizados mediante el Código Aduanero de la Unión en su avance hacia un entorno de información más interconectado para el transporte y las formalidades aduaneras.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

### **• Base jurídica**

El fundamento jurídico de la medida es el artículo 100, apartado 2, del Tratado: «El Parlamento Europeo y el Consejo podrán establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea».

### **• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

El mercado único es muy importante para el transporte marítimo: solo el 9 % del comercio marítimo realizado en la Unión es nacional, mientras que el 25 % pertenece a la categoría de comercio dentro de la UE y el 66 % a la de comercio exterior a la UE. Además, los puertos no son el destino final de las mercancías: una gran proporción de las que pasan por ellos proceden de otro Estado miembro o continúan hacia otro a través de conexiones interiores. Redunda pues en el interés de la UE garantizar que las escalas se realicen lo mejor posible, tanto por el auge del propio mercado interior del transporte, como por la mejora de la rentabilidad de las importantes inversiones económicas y los intereses comerciales transfronterizos vinculados al sector.

Es poco probable que el entorno de información de la UE utilizado por los operadores de transporte marítimo en relación con las escalas en puerto se armonice con medidas adoptadas únicamente a nivel nacional o internacional. Hay que tener presente, además, que no hay ningún foro internacional que posibilite la adopción de disposiciones vinculantes y tan amplias como las requeridas en este ámbito.

La experiencia adquirida hasta ahora pone de manifiesto asimismo la inadecuación de las medidas de armonización voluntarias. Las directrices no vinculantes existentes y la interacción normal entre los Estados miembros no han mejorado la situación, ni tampoco han servido para lograr interfaces, formatos de los datos o procedimientos de notificación armonizados.

La Unión es, por lo tanto, el nivel adecuado para abordar este problema. Debido al carácter transfronterizo de este, el único modo de lograr resultados importantes de forma eficiente es la utilización de un marco coherente compartido que aborde las necesidades paneuropeas.

### **• Proporcionalidad**

La propuesta, que tiene por objeto evitar toda carga desproporcionada en los operadores de transporte marítimo, se basa en la estructura existente de ventanillas únicas nacionales, en las normas internacionales y de la UE y en los formatos de los datos. Los costes a los que deberán hacer frente los Estados miembros y las partes interesadas del sector serán pues limitados y se compensarán con creces con los beneficios directos e indirectos derivados de la reducción de la carga administrativa y de unos intercambios de información más eficientes. La evaluación de impacto de la rentabilidad, eficacia y proporcionalidad de la propuesta llega a la conclusión de que esta supone un valor añadido considerable.

La propuesta no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos: aborda las principales fuentes del problema y ofrece una solución descentralizada pero armonizada.

La responsabilidad por el entorno informativo estará compartida entre la UE y los Estados miembros.

- **Elección del instrumento**

De acuerdo con la evaluación de impacto, es preciso revisar la Directiva 2010/65/UE para alcanzar sus objetivos. Un reglamento es un instrumento más adecuado para garantizar la armonización eficiente de las interfaces, los formatos de los datos y los procedimientos de información, así como la aplicación transparente y coherente de estas medidas.

Se proponen asimismo medidas de ejecución, habida cuenta de las características técnicas de la iniciativa y la probabilidad de que deba adaptarse periódicamente a la luz de los cambios técnicos y jurídicos.

### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Evaluaciones *ex post* / control de calidad de la legislación existente**

De acuerdo con la evaluación que se llevó a cabo en 2016-2017 como parte del control de adecuación sobre la política de transporte marítimo, la Directiva 2010/65/UE no era suficientemente eficaz ni eficiente, aunque sus objetivos seguían siendo muy pertinentes. La conclusión era que había un margen considerable para lograr una mayor simplificación y para reducir la carga administrativa que pesa sobre los operadores de transporte marítimo.

Se señalaron tres problemas. En primer lugar, la falta de armonización entre las ventanillas únicas nacionales marítimas para la información sobre los buques. Las interfaces, los formatos de los datos y los procedimientos de información presentan diferencias entre los Estados miembros y a veces incluso entre los puertos. La Directiva 2010/65/UE no establece especificaciones vinculantes respecto de las ventanillas únicas nacionales, por lo que el entorno de información resultante es diverso y está fragmentado.

En segundo lugar, el actual sistema de coordinación de la información mediante las ventanillas únicas nacionales solo reúne algunas de las obligaciones jurídicas en materia de información a las que están sometidos los buques. Se solicita con frecuencia que el envío de los requisitos locales y nacionales en materia de información se realice por canales distintos de las ventanillas únicas nacionales. Otras formalidades informativas de la UE, como la mayoría de las formalidades aduaneras, se transmiten a través de sistemas informáticos aduaneros nacionales y transeuropeos específicos.

En tercer lugar, el entorno de intercambio de datos es ineficiente en la mayoría de los Estados miembros y en la UE en su conjunto. Así, a los operadores de transporte marítimo se les pide con frecuencia que presenten la misma información más de una vez para la misma escala portuaria. Si el intercambio de información entre las autoridades fuese más eficiente podría evitarse la duplicación de informes, de acuerdo con el objetivo de la UE de respetar el principio de «informar una sola vez».

- **Consultas con las partes interesadas**

Estas consultas se llevaron a cabo con arreglo a las directrices para la mejora de la legislación. Se realizó una consulta abierta en internet del 25 de octubre de 2017 al 18 de enero de 2018. El cuestionario estaba disponible en todas las lenguas oficiales de la UE. El número total de

participantes fue de noventa y uno. Esta consulta pública se complementó con otras más específicas y selectivas que se llevaron a cabo mediante talleres, entrevistas y otros actos, y valiéndose de un cuestionario en línea más detallado dirigido a los principales grupos interesados. Aportaron su contribución al proceso de consulta cuatrocientos dieciocho interesados.

Se realizó un esfuerzo especial para ponerse en contacto con pequeñas y medianas empresas (pymes) del sector del transporte marítimo a través de la red de pymes, con el fin de informarles de la posibilidad de participar en el proceso de consulta. La Comisión también se puso en contacto con los interlocutores sociales europeos pertinentes (profesionales del transporte marítimo y sindicatos del sector marítimo<sup>5</sup>) para invitarlos a participar en la consulta.

Las consultas con las partes interesadas confirmaron el análisis del problema y permitieron conocer con claridad qué grupos de partes interesadas preferían las distintas opciones. Los interesados de la mayor parte de las categorías mostraron su preferencia por un entorno informativo integrado y global que incluya la información sobre las aduanas y el transporte. El 82 % de los participantes en la consulta pública abierta señalaron que sería más eficaz resolver estos problemas a escala de la Unión. Para la mayoría de los interesados, la prioridad principal es la armonización a nivel de la UE, ya que con ello se pueden obtener importantes ventajas y reducir las cargas administrativas. Se pusieron de relieve otras prioridades, como la claridad en la protección de datos o unos flujos y un intercambio de datos más eficaces.

Las compañías marítimas y los agentes navieros o de carga mostraron su preferencia por una solución centralizada antes que por la armonización, mientras que las autoridades de los Estados miembros y los puertos se inclinaban por una solución basada en las actuales ventanillas únicas nacionales.

Tras haber examinado y analizado cuidadosamente todos estos elementos, la Comisión propone una solución de compromiso que garantizará una armonización basada en unas ventanillas únicas nacionales descentralizadas pero interconectadas.

- **Obtención y utilización de información o asesoramiento técnico**

La propuesta se basa en la investigación realizada por especialistas y la información facilitada por ellos, así como en modelos económicos para la estimación de los costes y beneficios, como la modelización de los efectos indirectos y del cambio de modo de transporte previsto, con preferencia por el transporte por vías navegables frente al transporte por carretera. Un equipo de consultores externos elaboró un estudio de apoyo sobre los costes y las repercusiones.

Por otro lado, hubo una estrecha participación de expertos de la Comisión de diferentes ámbitos de actuación con el objetivo de garantizar la complementariedad y la coherencia entre la iniciativa sobre el entorno informativo y otras políticas de la UE (por ejemplo, los pilares de la administración electrónica, la política aduanera o problemas con la protección de datos).

- **Evaluación de impacto**

Tras haber descartado dos opciones en una primera ronda de evaluación, la evaluación de impacto abordó en detalle otras seis opciones políticas principales. Las opciones se basan en

---

<sup>5</sup> <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=480&langId=en&intPageId=1844>

dos elementos principales: el instrumento para lograr la armonización y el alcance de los datos o de la información que deben incluirse en el conjunto de datos armonizados.

Se analizaron tres opciones realistas para la arquitectura de armonización:

- a) especificaciones técnicas vinculantes para lograr vías armonizadas de información como enlace a las ventanillas únicas nacionales (toda la responsabilidad recae en los Estados miembros);
- b) vías armonizadas de información como enlace a las ventanillas únicas nacionales, basadas en un módulo de solución informática común creado a nivel de la UE y conectado a cada ventanilla única nacional (la responsabilidad la comparten la Unión y el Estado miembro); o
- c) una vía central de información a nivel de la UE (la responsabilidad incumbe a la UE).

Por su parte, el alcance puede ser 1) global o 2) limitado. El alcance global comprende tanto la información aduanera como la concerniente al transporte, mientras que en la opción limitada el entorno de la información sobre el transporte está separado del entorno de las formalidades aduaneras.

	<b>A:</b> <i>Vías armonizadas de ventanillas únicas nacionales: especificaciones técnicas</i>	<b>B:</b> <i>Vías armonizadas de ventanillas únicas nacionales: solución informática común</i>	<b>C:</b> <i>Vía central de información</i>	<b>D:</b> <i>Sistema comunitario de puertos obligatorio (descartado)</i>
<b>1. Punto de entrada único global</b>	Opción A1	Opción B1	Opción C1	<i>Opción D1</i>
<b>2. Puntos de entrada separados: aduanas/transporte marítimo</b>	Opción A2	Opción B2	Opción C2	<i>Opción D2</i>

Al realizar el análisis, la opción de basar la armonización en un sistema comunitario de puertos obligatorio (plataformas comerciales) se descartó pronto, ya que menos de la mitad de todos los puertos de la UE cuentan actualmente con ese tipo de sistemas. Se consideró que imponer de forma obligatoria los sistemas comunitarios de puertos resultaba desproporcionado e incompatible con el principio de subsidiariedad y que además acarrearía cuantiosos costes adicionales tanto para los Estados miembros como para el sector.

Las opciones analizadas tienen como efecto principal la reducción de la carga administrativa que pesa sobre los operadores de transporte marítimo. Ello a su vez potenciará la eficiencia y la competitividad del transporte marítimo y probablemente dará lugar a una ligera modificación en los modos de transporte, pasándose del transporte por carretera al transporte por vías navegables. También mejorará la calidad del empleo de capitán de buque y hará que la profesión resulte más atractiva. Las ventajas son considerablemente mayores en el supuesto de alcance global que en la opción de alcance limitado.

Los costes surgen ante todo de la necesidad de adaptar y mantener las especificaciones técnicas y los sistemas informáticos en los que se basarán las vías armonizadas de información. En comparación con los costes básicos que supone el funcionamiento de las ventanillas únicas nacionales en la actualidad, tanto los Estados miembros como la UE tendrán que realizar una inversión única y los costes anuales de funcionamiento serán ligeramente superiores. Se calcula que el coste para los operadores de transporte marítimo será en buena medida insignificante.

La aceptación de las opciones centralizadas C1 y C2 es escasa entre los Estados miembros y elevada entre los operadores de transporte marítimo. Los Estados miembros mostraron preferencia por las opciones basadas en las ventanillas únicas nacionales, mientras que a los operadores marítimos les preocupaba que las opciones descentralizadas no fueran compatibles con el objetivo de armonización. Aunque ninguno de los grupos de interesados que participaron en las consultas se decantó en primer lugar por la opción B1, esta representa un compromiso adecuado que resulta aceptable para todas las categorías principales de interesados, pues combina un enfoque descentralizado con un enlace totalmente armonizado hacia los operadores de transporte marítimo.

Se espera que las opciones B1 y C1 sean las más eficaces, ya que abordan todas cuestiones problemáticas y son las que con mayor probabilidad pueden lograr la plena armonización de las interfaces y los formatos de los datos. Las opciones B1 y B2 entrañan menos riesgos que las opciones C1 y C2.

La opción B2 sería la más barata de aplicar, pero también reportaría muchos menos beneficios para los operadores de transporte (compensación). Por su parte, la opción B1 es la que ofrece una mejor relación coste-eficacia. La relación coste-beneficio es claramente positiva en todas las opciones.

Teniendo en cuenta la relación coste-beneficio, la aceptación por las partes interesadas, la eficacia esperada y el índice de riesgo, la opción preferida es la **B1**. Se prevé que esta opción supondrá un coste adicional total de 29,4 millones de euros entre 2020 y 2030 y generará unos beneficios consistentes en el ahorro de entre 22 y 25 millones de horas del personal en el mismo espacio de tiempo. Esta opción ofrece el mayor beneficio posible a un coste aceptable. Con ella se garantizará un entorno informativo armonizado, a la vez que se respeta la estructura actual de ventanillas únicas nacionales y se utilizan las inversiones que ya se han realizado. La carga que recae sobre los Estados miembros se reduce lo más posible proporcionando a todos el mismo paquete de programas informáticos, desarrollado a nivel de la UE.



El informe sobre la evaluación de impacto se ha debatido con el Comité de Control Reglamentario de la Comisión, que ha emitido un dictamen favorable con observaciones<sup>6</sup>.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Dado que se trata de la revisión de un acto legislativo existente en el marco del programa de la Comisión sobre adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT), la Comisión ha examinado las posibilidades de simplificar y reducir las cargas administrativas. El análisis pone de manifiesto que es posible lograr una simplificación considerable y una mejora de la eficacia reduciendo la carga administrativa de los operadores marítimos, que están obligados a cumplir los requisitos legales que conllevan las escalas portuarias.

Se espera que la carga administrativa se reducirá gracias a 1) unas interfaces, unos procedimientos y unos formatos de datos armonizados; 2) la aportación de un punto de entrada informativo único; 3) una reutilización más eficiente de los datos que permita informar solo una vez y elimine la doble información. Gracias a un mecanismo de coordinación global de toda la información relacionada con las escalas en puerto que deben presentar los operadores de transporte marítimo, así como a unos formatos de datos, unos procedimientos de información y unas interfaces plenamente armonizados, se podrá liberar una ingente cantidad de tiempo para que el personal lo dedique a otras tareas, especialmente las relacionadas con la actividad principal, la seguridad y la protección.

Se calcula que la simplificación representará entre **22 y 25 millones de horas del personal en el periodo de 2020-2030, lo que equivale a un importe comprendido entre 625 y 720 millones de euros** para los operadores de transporte marítimo.

La simplificación y armonización de la información beneficiará especialmente a las pequeñas y medianas empresas y las microempresas, que son proporcionalmente más vulnerables a una administración ineficiente y a la pérdida de horas del personal.

La propuesta contribuye asimismo a la digitalización y a unos mejores flujos informativos, lo que es coherente con la «verificación digital».

- **Derechos fundamentales**

La propuesta tiene repercusiones en el derecho a la protección de los datos personales, garantizado por el artículo 8 de la Carta. Todo tratamiento de datos personales en virtud de la propuesta se hará de acuerdo con la legislación de la UE sobre la protección de datos personales, en particular el Reglamento general de protección de datos.

#### **4. INCIDENCIA PRESUPUESTARIA**

La opción preferida tendrá repercusiones presupuestarias para la Comisión. Se prevé que los costes derivados del desarrollo de servicios informáticos y del sistema informático ascenderán a 13,5 millones de euros a lo largo de los once años comprendidos entre 2020 y 2030. La Comisión propone que sus costes se cubran con la línea presupuestaria *Actividades de apoyo a la política europea de transportes y de derechos de los pasajeros, incluidas las actividades de comunicación* (referencia presupuestaria: 06.02.05).

---

<sup>6</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia&year=&serviceId=10305&s=Search>

No se precisarán recursos presupuestarios ni de personal adicionales con cargo al presupuesto de la UE en virtud del actual marco financiero plurianual. La presente iniciativa no pretende prejuzgar la propuesta de la Comisión sobre el próximo marco financiero plurianual.

## **5. OTROS ELEMENTOS**

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La Comisión efectuará un seguimiento de los avances, efectos y resultados de esta iniciativa mediante una serie de mecanismos de supervisión y evaluación, con los que se medirán los avances hacia los objetivos específicos de la nueva propuesta.

Las solicitudes de información (informes, respuestas a encuestas) se dosificarán cuidadosamente para evitar a las partes interesadas las cargas adicionales derivadas de una petición desproporcionada de nueva información.

La primera actuación puede consistir en un informe de seguimiento basado en los indicadores que se recogen en la evaluación de impacto. Le seguirá una fase de evaluación. Cinco años después de la fecha en que se aplique la propuesta jurídica, la Comisión pondrá en marcha un control para comprobar si se han alcanzado los objetivos de la iniciativa. Se utilizarán para ello informes de los Estados miembros, encuestas a las partes interesadas y otros tipos de elementos informativos (por ejemplo, denuncias) que proporcionen los operadores. Posteriormente, la evaluación se tendrá en cuenta en los futuros procesos de toma de decisiones con objeto de asegurarse de que se efectúan los ajustes necesarios para alcanzar los objetivos.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

La propuesta se divide en seis capítulos, el primero y el último de los cuales establecen el ámbito de aplicación general y algunas disposiciones transversales. Los capítulos II a IV proporcionan datos más detallados sobre el alcance y los instrumentos técnicos, y el capítulo V establece la gestión general del entorno de ventanilla única marítima europea (EMSW en sus siglas en inglés).

- I. Disposiciones generales
- II. Conjunto de datos EMSWe (entorno EMSW)
- III. Suministro de información
- IV. Servicios comunes
- V. Coordinación de las actividades EMSWe
- VI. Disposiciones finales

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se crea un entorno de ventanilla única marítima europea y se deroga la Directiva 2010/65/UE**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>7</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>8</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y el Consejo<sup>9</sup> dispone que los Estados miembros deben aceptar el cumplimiento de las obligaciones informativas, en formato electrónico, respecto de los buques que entren o salgan de los puertos de la Unión y velar por su transmisión a través de una ventanilla única para facilitar el transporte marítimo.
- (2) El transporte marítimo es la espina dorsal del comercio y las comunicaciones dentro y fuera del mercado único. Para facilitar el transporte marítimo y con objeto de reducir la carga administrativa de las compañías de navegación, deben simplificarse y armonizarse los procedimientos de información necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones informativas impuestas a dichas compañías por actos jurídicos de la Unión y por el Derecho nacional de los Estados miembros.
- (3) El presente Reglamento tiene como objetivo facilitar la transmisión de la información. La aplicación del presente Reglamento no debe alterar la esencia de las obligaciones informativas ni afectar al almacenamiento y tratamiento posteriores de la información a nivel de la Unión o nacional.
- (4) Es conveniente que las ventanillas únicas nacionales existentes en cada Estado miembro se mantengan como base para el entorno de ventanilla única marítima europea (en adelante, «EMSWe»). Las ventanillas únicas nacionales deben constituir un punto de entrada informativo global de los operadores de transporte marítimo, que

---

<sup>7</sup> DO C... de... p. .

<sup>8</sup> DO C... de... p. .

<sup>9</sup> Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

realice las funciones de recogida de datos de los declarantes y su transmisión a todas las autoridades competentes pertinentes.

- (5) Con objeto de facilitar la información y reducir la carga administrativa, procede armonizar a nivel de la Unión las interfaces frontales de estas ventanillas únicas nacionales en lo que respecta a los declarantes. Para hacer realidad esta armonización es preciso aplicar en cada ventanilla única nacional un programa informático de interfaz común para el intercambio de información de sistema a sistema creado a nivel de la Unión. Procede que sean los Estados miembros los que se encarguen de integrar y gestionar este módulo de interfaz, así como de actualizar el programa informático de forma periódica y oportuna, cuando la Comisión proporcione nuevas versiones. Es conveniente que la Comisión desarrolle el módulo y proporcione actualizaciones cuando sea necesario.
- (6) Las nuevas tecnologías digitales emergentes ofrecen cada vez más oportunidades de aumentar la eficiencia del sector del transporte marítimo y de reducir la carga administrativa. Con objeto de disfrutar cuanto antes de las ventajas de las nuevas tecnologías, debe facultarse a la Comisión para modificar, mediante actos de ejecución, las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos del entorno armonizado de información. También deben tenerse en cuenta las nuevas tecnologías al revisar el presente Reglamento.
- (7) A los declarantes se les deben proporcionar el apoyo y la información adecuados sobre los procesos y los requisitos técnicos relacionados con la utilización de las ventanillas únicas nacionales valiéndose para ello de sitios web nacionales de fácil acceso y manejo y con un aspecto y disposición comunes.
- (8) El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional («Convenio FAL»)<sup>10</sup> dispone que las autoridades públicas deben exigir en todos los casos que solo se notifique información esencial y que se reduzca al mínimo el número de elementos.
- (9) Para hacer posible el funcionamiento del EMSWe, debe crearse un conjunto global de datos EMSWe que abarque todos los elementos informativos que las autoridades nacionales o los operadores portuarios pueden solicitar a efectos administrativos u operativos cuando un buque hace una escala en un puerto. Dado que el alcance de las obligaciones informativas varía de un Estado miembro a otro, es conveniente que la ventanilla única nacional de un determinado Estado miembro se conciba de modo que acepte el conjunto de datos EMSWe sin ninguna modificación y descarte toda información que no resulte pertinente para ese Estado miembro.
- (10) Conviene que las obligaciones informativas que se establecen en actos jurídicos de la Unión e internacionales figuren en el anexo del presente Reglamento. Dichas obligaciones informativas deben servir de base para la creación del conjunto de datos global EMSWe. Es conveniente que en el anexo se recojan también las categorías de obligaciones informativas a nivel nacional y que los Estados miembros puedan solicitar a la Comisión que modifique el conjunto de datos EMSWe sobre la base de las obligaciones informativas que establezca su legislación nacional. El acto jurídico de la Unión que modifique el conjunto de datos EMSWe basándose en una obligación informativa establecida en la legislación nacional debe remitir de forma explícita a dicha legislación nacional.

---

<sup>10</sup> Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL) de la Organización Marítima Internacional (OMI), adoptado el 9 de abril de 1965 y modificado el 8 de abril de 2016, Norma 1.1.

- (11) Siempre que la información procedente de las ventanillas únicas nacionales se transmita a las autoridades competentes, la transmisión debe ser conforme a los requisitos, formatos y códigos comunes aplicables a los datos a efectos de las obligaciones y formalidades informativas previstas en la legislación de la Unión que se enumeran en el anexo y debe efectuarse mediante los sistemas informáticos que se establecen en él, tales como las técnicas de tratamiento electrónico de datos a que se hace referencia en el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 952/2013.
- (12) La aplicación del presente Reglamento debe tener en cuenta los sistemas SafeSeaNet establecidos a escala nacional y de la Unión, que han de seguir facilitando el intercambio y la transmisión a los Estados miembros de la información recibida a través de la ventanilla única nacional de conformidad con la Directiva 2002/59.
- (13) Los puertos no son el destino final de las mercancías. La eficacia de las escalas portuarias de los buques repercute en toda la cadena logística relacionada con el transporte de mercancías y de pasajeros desde los puertos y hacia ellos. Con objeto de garantizar la interoperabilidad, la multimodalidad y una integración sin problemas del transporte marítimo en el conjunto de la cadena logística, y con el fin de facilitar otros modos de transporte, las ventanillas únicas nacionales deben prever la posibilidad de intercambiar información pertinente, como las horas de llegada y salida, con marcos similares a los de otros modos de transporte.
- (14) Para mejorar la eficiencia del transporte marítimo y limitar la duplicación de la información que debe facilitarse para fines operativos cuando un buque hace una escala en un puerto, conviene que la información proporcionada por el declarante a una ventanilla única nacional se comparta también con otras entidades, como los operadores de puertos o de terminales.
- (15) El Reglamento (UE) n.º 952/2013 dispone que las mercancías que se introducen en el territorio aduanero de la Unión deben ser objeto de una declaración sumaria de entrada que ha de presentarse a las autoridades aduaneras por medios electrónicos. Habida cuenta de la importancia que reviste la información contenida en la declaración sumaria de entrada para la gestión de la seguridad y los riesgos financieros, se está creando actualmente un sistema electrónico específico para la presentación y gestión de las declaraciones sumarias de entrada en el territorio aduanero de la Unión. No será posible, por tanto, presentar una declaración sumaria de entrada a través de las ventanillas únicas nacionales. Considerando, no obstante, que algunos de los elementos de datos presentados con la declaración sumaria de entrada son también necesarios para el cumplimiento de otras formalidades informativas aduaneras y marítimas cuando un buque efectúa una escala en un puerto de la Unión, procede que el entorno de la ventanilla única marítima europea para el transporte marítimo pueda procesar los elementos de datos de la declaración sumaria de entrada. Debe contemplarse también la posibilidad de que las ventanillas únicas nacionales puedan recobrar información pertinente que ya se haya facilitado en la declaración sumaria de entrada.
- (16) Con el fin de permitir la reutilización de la información proporcionada a través de las ventanillas únicas y facilitar la presentación de información por el declarante, es preciso crear bases de datos comunes. Una base de datos sobre buques EMSWe debe contener una lista de referencia con los datos de los buques y las exenciones en materia de información sobre estos, tal como se hayan comunicado a las respectivas ventanillas únicas nacionales. Para facilitar la presentación de información por parte de un declarante, una base de datos común de ubicación (CLD) debe contener una lista

de referencia con códigos de ubicación que incluya el Código de Localidades de las Naciones Unidas a efectos de comercio y transporte (UN/LOCODE), códigos SafeSeaNet específicos y códigos de instalaciones portuarias, tal como se hayan registrado en el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) de la Organización Marítima Internacional. Además, una base de datos común Hazmat ha de contener una lista de mercancías peligrosas y contaminantes que deben notificarse a las ventanillas únicas nacionales con arreglo a la Directiva 2002/59/CE, en su versión modificada, y el formulario 7 FAL de la OMI, teniendo en cuenta los elementos de datos pertinentes de los convenios y códigos de la OMI.

- (17) El tratamiento de datos personales en el marco del presente Reglamento por las autoridades competentes debe cumplir el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo. El tratamiento de datos personales por la Comisión en el marco del presente Reglamento debe ajustarse a las disposiciones del Reglamento [nuevo Reglamento que sustituye al Reglamento (CE) n.º 45/2001 sobre el tratamiento de datos personales por las instituciones comunitarias].
- (18) El EMSWe y las ventanillas únicas nacionales no deben prever otros motivos para el tratamiento de los datos personales que no sean los necesarios para su funcionamiento y no deben utilizarse para conceder nuevos derechos de acceso a los datos personales.
- (19) Con objeto de complementar el presente Reglamento mediante la creación del conjunto de datos EMSWe y la determinación de las definiciones, categorías y especificaciones de los elementos de datos, procede delegar en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. La misma facultad debe delegarse en la Comisión con el fin de modificar el anexo para incorporar las obligaciones informativas existentes a nivel nacional y para tener en cuenta las nuevas obligaciones informativas que se hayan adoptado en actos jurídicos de la Unión. La Comisión debe velar por el cumplimiento de los requisitos, formatos y códigos comunes relativos a los datos que se hayan establecido en los actos jurídicos de la Unión e internacionales que figuran en el anexo. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (20) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>11</sup>.
- (21)

---

<sup>11</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (22) En particular, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar y, posteriormente, modificar el conjunto de datos EMSWe, así como para adoptar especificaciones funcionales y técnicas, mecanismos de control de la calidad y procedimientos para el despliegue, mantenimiento y utilización del módulo armonizado de interfaz y los elementos armonizadas afines de las ventanillas únicas nacionales. Procede conferir competencias de ejecución a la Comisión para adoptar las especificaciones técnicas, normas y procedimientos aplicables a los servicios comunes del EMSWe.
- (23) El presente Reglamento debe basarse en el Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>12</sup>, que establece las condiciones en que los Estados miembros reconocen los medios de identificación electrónica de las personas físicas y jurídicas pertenecientes a un sistema de identificación electrónica notificado de otro Estado miembro. El Reglamento (UE) n.º 910/2014 establece las condiciones en las que los usuarios pueden utilizar sus métodos electrónicos de identificación y autenticación para acceder a los servicios públicos en línea en situaciones transfronterizas.
- (24) La Comisión debe realizar una evaluación del presente Reglamento. Conviene recopilar información para documentar esa evaluación y posibilitar la valoración del rendimiento del acto legislativo con relación a los objetivos que persigue.
- (25) Procede, por tanto, derogar la Directiva 2010/65/UE con efectos a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento.
- (26) El Supervisor Europeo de Protección de Datos ha sido consultado de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>13</sup>.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## **Capítulo I**

### **Disposiciones generales**

#### *Artículo 1*

#### *Objeto y ámbito de aplicación*

El presente Reglamento establece el marco para un entorno armonizado e interoperable de ventanilla única marítima europea (en lo sucesivo, «EMSWe»), basado en las ventanillas únicas europeas, con objeto de facilitar la transmisión electrónica de datos sobre las obligaciones informativas de los buques que entren, permanezcan o salgan de un puerto de la Unión.

---

<sup>12</sup> Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior y por el que se deroga la Directiva 1999/93/CE (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

<sup>13</sup> Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

*Artículo 2*  
*Definiciones*

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «entorno de ventanilla única marítima europea» («EMSWe»), el marco jurídico y técnico para la transmisión electrónica de datos sobre las obligaciones informativas y los procedimientos utilizados en las escalas portuarias en la Unión, que consiste en una red de ventanillas únicas nacionales e incluye la interfaz armonizada, así como servicios comunes para la gestión de usuarios y del acceso, identificación de buques, códigos de ubicación e información sobre mercancías peligrosas y contaminantes;
- 2) «obligación informativa», la información exigida por los actos jurídicos de la Unión e internacionales enumerados en el anexo, así como por la legislación nacional mencionada en él, que debe proporcionarse a efectos administrativos y operativos relacionados con la llegada, estancia y salida de un buque de un puerto de un Estado miembro (en lo sucesivo, «escala portuaria»);
- 3) «elemento de datos», la unidad más pequeña de información que posee una definición única y unas características técnicas precisas, como formato, longitud y tipo de caracteres;
- 4) «sistema comunitario de puertos», un sistema electrónico que facilita el intercambio de información operativa o administrativa entre diferentes agentes en un puerto;
- 5) «declarante», el operador del buque o cualquier otra persona física o jurídica supeditada a obligaciones informativas;
- 6) «proveedor de servicios de datos», una persona física o jurídica que presta servicios de tecnologías de la información y la comunicación o servicios de entrada de datos a un declarante con respecto a las obligaciones informativas.

**Capítulo II**  
**Conjunto de datos EMSWe**

*Artículo 3*  
*Creación del conjunto de datos EMSWe*

1. La Comisión elaborará una lista completa de elementos de datos («el conjunto de datos EMSWe») sobre la base de las obligaciones informativas que se establecen en los actos jurídicos de la Unión e internacionales enumerados en el anexo y en la legislación nacional a que se hace mención en él. La Comisión velará por el cumplimiento de los requisitos, formatos y códigos comunes relativos a los datos que se hayan establecido en los actos jurídicos de la Unión enumerados en el anexo.
2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 18 a fin de complementar el presente Reglamento a los efectos de la creación y modificación del conjunto de datos EMSWe. El acto delegado que incorpore o modifique un elemento de dato en el conjunto de datos EMSWe basándose en una obligación informativa establecida en la legislación nacional deberá remitir de forma explícita a dicha legislación nacional.
3. Un Estado miembro podrá solicitar a la Comisión que incorpore elementos de datos en el conjunto de datos EMSWe basándose en las obligaciones informativas previstas



en la legislación nacional. A más tardar seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento, los Estados miembros comunicarán a la Comisión las disposiciones de legislación nacional y las correspondientes obligaciones informativas que contengan los elementos de datos que deberán incorporarse en el conjunto de datos EMSWe. Deberán determinar con precisión esos elementos de datos. La Comisión evaluará la necesidad de incorporar o modificar un elemento de dato en el conjunto de datos EMSWe en función de esas notificaciones.

4. La Comisión estará también facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 18 con objeto de modificar el anexo a los efectos de hacer o modificar una remisión a una obligación informativa establecida en un acto jurídico de la Unión o internacional o una remisión a la legislación nacional.

#### *Artículo 4*

##### *Solicitudes de otra información*

1. Cuando un Estado miembro tenga la intención de establecer o modificar una obligación informativa en su legislación nacional que suponga el suministro de información distinta de la que consta en el conjunto de datos EMSWe, ese Estado miembro se lo notificará inmediatamente a la Comisión. En esa notificación, el Estado miembro determinará de forma precisa la información que no se recoja en el conjunto de datos EMSWe e indicará el plazo previsto de aplicación de esa obligación informativa.
2. La Comisión evaluará la necesidad de modificar el conjunto de datos EMSWe de conformidad con el artículo 3, apartado 2.

## **Capítulo III**

### **Suministro de información**

#### *Artículo 5*

##### *Ventanillas únicas nacionales*

1. Cada Estado miembro creará una ventanilla única nacional a la que, de conformidad con el presente Reglamento y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6, se suministrará una vez, por medio del conjunto de datos EMSWe y de conformidad con él, toda la información necesaria para el cumplimiento de las obligaciones informativas con el objetivo de que esta información se ponga a disposición de las autoridades competentes de los Estados miembros.

Los Estados miembros serán responsables del desarrollo, disponibilidad, mantenimiento, seguridad y funcionamiento de sus ventanillas únicas nacionales.

2. La Comisión creará y actualizará un módulo armonizado de interfaz informativa para las ventanillas únicas nacionales. Este módulo incluirá la posibilidad de intercambiar información entre el sistema de información utilizado por el declarante y la ventanilla única nacional.
3. Los Estados miembros velarán por lo siguiente:
  - a) la compatibilidad de la ventanilla única nacional con el módulo de interfaz informativa;

- b) la integración oportuna del módulo de interfaz informativa y de cualesquiera actualizaciones posteriores de conformidad con las fechas de aplicación fijadas en el acto de ejecución mencionado en el apartado 11;
  - c) una conexión con los sistemas pertinentes de las autoridades competentes para posibilitar la transferencia de datos que haya que comunicar a esas autoridades, mediante la ventanilla única nacional, y a estos sistemas, de conformidad con la legislación de la Unión y nacional y de acuerdo con las especificaciones técnicas de esos sistemas;
  - d) el suministro de un sitio web de apoyo en línea.
4. Las ventanillas únicas nacionales también permitirán a los declarantes facilitar información por medio de hojas de cálculo digitales, armonizadas a nivel de la Unión, e incluirán la función de extracción de elementos de datos informativos de dichas hojas.
  5. Los Estados miembros velarán por que la información exigida llegue a las autoridades encargadas de la aplicación de la legislación de que se trate y se limite a las necesidades de cada una de estas autoridades. Al hacerlo, los Estados miembros deberán garantizar el cumplimiento de los requisitos jurídicos relacionados con la transmisión de información, incluidos los datos personales, establecidos en los actos jurídicos de la Unión enumerados en el anexo y, en su caso, utilizarán las técnicas de tratamiento electrónico de datos mencionadas en el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 952/2013. Asimismo, garantizarán la interoperabilidad con los sistemas de información utilizados por esas autoridades.
  6. Las ventanillas únicas nacionales ofrecerán la posibilidad técnica de que los declarantes faciliten de forma separada información pertinente a los proveedores de servicios del puerto de destino.
  7. Cuando un Estado miembro no exija todos los elementos del conjunto de datos EMSWe para el cumplimiento de las formalidades informativas, la ventanilla única nacional aceptará las aportaciones que se limiten a los elementos de datos exigidos por ese Estado miembro. Asimismo, aceptará las aportaciones del declarante, incluidos los elementos de datos adicionales del conjunto de datos EMSWe.
  8. Los Estados miembros almacenarán la información presentada a su ventanilla única nacional durante el tiempo necesario para el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento y, cuando el cumplimiento de los actos jurídicos de la Unión enumerados en el anexo solo pueda garantizarse mediante el almacenamiento en la ventanilla única nacional, durante el tiempo necesario para el cumplimiento de esos actos. Luego, la borrará inmediatamente.
  9. Las ventanillas únicas nacionales pondrán a disposición pública las horas de llegada y salida de los buques, estimadas y reales, en el formato electrónico armonizado a nivel de la Unión.
  10. Las ventanillas únicas nacionales deberán contar con direcciones uniformes de internet y páginas web de apoyo, armonizadas a nivel de la Unión.
  11. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución:
    - a) las especificaciones funcionales y técnicas, los mecanismos de control de la calidad y los procedimientos para el despliegue, mantenimiento y utilización del módulo de interfaz informativa mencionado en el apartado 2;

- b) las hojas de cálculo digitales armonizadas a que se refiere el apartado 4;
- c) las especificaciones técnicas armonizadas para facilitar las horas de llegada y salida mencionadas en el apartado 9;
- d) el formato uniforme para las direcciones de internet y la estructura armonizada de las páginas web de apoyo que se mencionan en el apartado 10.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 19, apartado 2.

La Comisión modificará, mediante actos de ejecución, las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos con el fin de tener en cuenta la disponibilidad de nuevas tecnologías.

#### *Artículo 6*

##### *Otros medios informativos*

1. Los Estados miembros podrán autorizar que los declarantes faciliten la información a través de otros canales de información, como los sistemas comunitarios de puertos, siempre que sean voluntarios para los declarantes. En este caso, los Estados miembros velarán por que esos otros canales faciliten la información pertinente a la ventanilla única nacional.
2. Los Estados miembros pondrán en marcha medios alternativos para el suministro de información en caso de que se produzca un fallo temporal en cualquiera de los sistemas electrónicos mencionados en el artículo 5 y en los artículos 9 a 12.
3. El presente Reglamento no será obstáculo para el intercambio de información entre las autoridades aduaneras de los Estados miembros o entre las autoridades aduaneras y los agentes económicos que utilicen las técnicas de tratamiento electrónico de datos mencionadas en el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 952/2013.

#### *Artículo 7*

##### *Principio de solo una vez*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3, los Estados miembros velarán por que se pida al declarante que facilite la información conforme al presente Reglamento solo una vez por cada escala portuaria y que la información pertinente esté disponible o se reutilice con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2.
2. Los Estados miembros velarán por que:
  - a) la información y los datos de identificación de los buques proporcionados a una ventanilla única nacional se registren en la base de datos de buques EMSWe mencionada en el artículo 10 y no se soliciten de nuevo para ninguna escala portuaria que se efectúe posteriormente en la Unión;
  - b) toda información pertinente obtenida de conformidad con el presente Reglamento se facilite a otras ventanillas únicas nacionales a través del sistema SafeSeaNet con arreglo a los requisitos técnicos establecidos en la Directiva 2002/59/CE;
  - c) la información facilitada a la salida de un puerto de la Unión no se solicite de nuevo durante el viaje o a la llegada al siguiente puerto de la Unión, siempre que el buque no haya hecho escala en un puerto situado fuera de la Unión durante el viaje; este extremo no se aplicará a la información recibida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013, salvo que tal posibilidad esté prevista en dicho Reglamento;

- d) la información de la declaración sumaria de entrada contemplada en el artículo 127 del Reglamento (UE) n.º 952/2013 se ponga a disposición de las ventanillas únicas nacionales para su consulta y, en su caso, se reutilice para otras obligaciones informativas que se relacionan en el anexo.
3. El declarante será responsable de garantizar la puntual presentación, exactitud e integridad de la información facilitada con arreglo al presente Reglamento, así como del cumplimiento por parte de esta de los requisitos técnicos de las ventanillas únicas nacionales. El declarante será responsable de actualizar cualquier información, en caso de que se haya modificado después de la presentación.
4. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, la lista de la información pertinente a que se hace referencia en el apartado 2, letras b), c) y d). Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 19, apartado 2.

#### *Artículo 8* *Confidencialidad*

Los Estados miembros, de conformidad con la legislación de la Unión o nacional aplicable, adoptarán las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de la información comercial u otra información sensible intercambiada con arreglo al presente Reglamento.

### **Capítulo IV** **Servicios comunes**

#### *Artículo 9* *Sistema EMSWe de gestión de usuarios y del acceso*

1. La Comisión creará un sistema común de gestión de usuarios y del acceso para los declarantes y los prestadores de servicios de datos que utilicen las ventanillas únicas nacionales, y para las autoridades que accedan a estas. El sistema deberá permitir el registro único de usuarios con reconocimiento a nivel de la UE, la gestión federada de usuarios y la supervisión de usuarios a nivel de la UE.
2. A efectos del acceso a las ventanillas únicas nacionales en diferentes Estados miembros, un declarante o prestador de servicios de datos registrado en el sistema EMSWe de gestión de usuarios y del acceso se considerará registrado en las ventanillas únicas nacionales de todos los Estados miembros.
3. Cada Estado miembro designará a la autoridad nacional responsable de la gestión de usuarios de los declarantes y prestadores de servicios de datos, incluidos el registro de nuevos usuarios y la modificación y supresión de las cuentas existentes del instrumento de autenticación de usuarios.
4. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos de creación del instrumento mencionado en el apartado 1 para la recogida, almacenamiento y suministro de las credenciales de los usuarios. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 19, apartado 2.

*Artículo 10*  
*Base de datos de buques EMSWe*

1. De conformidad con el artículo 7, apartado 2, letra a), la Comisión creará una base de datos de buques EMSWe que contenga una lista con información y datos de identificación de los buques, así como los registros de las exenciones informativas de estos.
2. Los Estados miembros velarán por que se proporcionen a la base de datos de buques EMSWe los datos de los buques nuevos y por que esta información esté disponible para facilitar la actividad informativa sobre estos.
3. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos de creación de la base de datos mencionada en el apartado 1 para la recogida, almacenamiento y suministro de datos sobre los buques y las exenciones relativas a ellos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 19, apartado 2.

*Artículo 11*  
*Base de datos común de ubicación*

1. La Comisión creará una base de datos común de ubicación que contenga una lista de referencia de los códigos de ubicación<sup>14</sup> y los códigos de instalaciones portuarias registrados en la base de datos GISIS de la OMI.
2. Los Estados miembros facilitarán a nivel nacional la información de la base de datos de ubicación mediante las ventanillas únicas nacionales.
3. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos de creación de la base de datos común de ubicación mencionada en el apartado 1 para la recogida, almacenamiento y suministro de los códigos de ubicación y de instalaciones portuarias. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 19, apartado 2.

*Artículo 12*  
*Base de datos común Hazmat*

1. La Comisión creará una base de datos común Hazmat que contenga una lista de las mercancías peligrosas y contaminantes que deben notificarse con arreglo a la Directiva 2002/59/CE<sup>15</sup> y el formulario FAL 7 de la OMI, teniendo en cuenta los elementos de datos pertinentes de los convenios y códigos de la OMI.
2. La base de datos estará vinculada a las entradas pertinentes de la base de datos MAR-CIS elaboradas por la Agencia Europea de Seguridad Marítima a efectos de información acerca de los peligros y riesgos asociados a las mercancías peligrosas y contaminantes.

---

<sup>14</sup> «Código de Localidades de las Naciones Unidas a efectos de comercio y transporte».

<sup>15</sup> DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

3. La base de datos se utilizará como instrumento de referencia y de comprobación, a escala nacional y de la Unión, durante el proceso informativo a través de las ventanillas únicas nacionales.
4. Los Estados miembros facilitarán a nivel nacional la información de la base de datos común Hazmat mediante las ventanillas únicas nacionales.
5. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos de creación de la base de datos común Hazmat mencionada en el apartado 1 para la recogida, almacenamiento y suministro de información de referencia sobre los materiales peligrosos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 19, apartado 2.

## **Capítulo V**

### **Coordinación de las actividades EMSWe**

#### *Artículo 13*

##### *Coordinadores nacionales*

Cada Estado miembro designará una autoridad competente que actúe como coordinador nacional del EMSWe. El coordinador nacional:

- a) actuará como punto de contacto nacional para todos los asuntos relacionados con la aplicación del presente Reglamento;
- b) coordinará la aplicación del presente Reglamento por las autoridades nacionales competentes en un Estado miembro;
- c) coordinará las actividades destinadas a garantizar la conexión con los sistemas pertinentes de las autoridades competentes a que se hace referencia en el artículo 5, apartado 3, letra c);
- d) actuará como punto de contacto único con la Comisión para todos los asuntos relacionados con el EMSWe.

#### *Artículo 14*

##### *Plan plurianual de aplicación*

Con objeto de facilitar la aplicación oportuna del presente Reglamento, la Comisión adoptará, tras efectuar las pertinentes consultas a los expertos, un plan plurianual de aplicación que se deberá revisar anualmente y que ofrezca lo siguiente:

- a) un plan de desarrollo para la creación y actualización del módulo de interfaz informativa previsto en un plazo de dieciocho meses;
- b) plazos indicativos para los Estados miembros para la integración posterior del módulo de interfaz informativa en las ventanillas únicas nacionales;
- c) plazos de prueba para que los Estados miembros y los declarantes prueben su conexión con las nuevas versiones del módulo de interfaz;
- d) plazos indicativos para los Estados miembros y los declarantes para la eliminación progresiva de las versiones anteriores del módulo de interfaz.

## Capítulo VI

### Disposiciones finales

#### *Artículo 15*

##### *Costes*

El presupuesto general de la Unión Europea correrá con los costes siguientes:

- a) el desarrollo y mantenimiento de las herramientas informáticas en las que se apoya la aplicación del presente Reglamento a nivel de la Unión;
- b) la promoción del EMSWe a nivel de la Unión y en las organizaciones internacionales pertinentes.

#### *Artículo 16*

##### *Cooperación con otros sistemas o servicios de facilitación del comercio y el transporte*

Cuando se hayan creado sistemas o servicios de facilitación del comercio y el transporte mediante otros actos jurídicos de la Unión, la Comisión coordinará las actividades relacionadas con dichos sistemas o servicios con vistas a lograr sinergias y evitar duplicaciones.

#### *Artículo 17*

##### *Revisión y comunicación*

1. Los Estados miembros se asegurarán de que haya procedimientos de recogida de datos, incluidas las estadísticas, que utilicen encuestas, entre otros medios, sobre el funcionamiento del EMSWe y presentarán un informe con sus conclusiones a la Comisión. En el informe se harán constar los indicadores siguientes:
  - a) la aplicación del conjunto de datos armonizados;
  - b) la instalación del programa informático de las vías informativas armonizadas;
  - c) la utilización de otros sistemas informativos mencionados en el artículo 6, apartados 1 y 2;
  - d) solicitudes de otra información a que se refiere el artículo 4.
2. Los Estados miembros organizarán la recogida y elaboración de los datos necesarios para medir la variación de los indicadores descritos en el apartado 1 y facilitarán esa información a la Comisión con carácter bianual.

A más tardar, seis años después de la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión revisará la aplicación de este y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación sobre el funcionamiento del EMSWe basado en los datos y las estadísticas recopilados. El informe de evaluación deberá incluir, en su caso, una evaluación de las tecnologías emergentes que podría dar lugar a modificaciones del módulo de interfaz informativa o a su sustitución.

#### *Artículo 18*

##### *Ejercicio de la delegación*

1. Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 3 se otorgan a la Comisión por un periodo de cinco años desde la entrada en vigor del presente Reglamento. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el periodo de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por periodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada periodo.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 3 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos nacionales designados por los Estados miembros de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.
5. Cuando la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 3 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Artículo 19*  
*Procedimiento de comité*

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Facilitación Digital del Transporte y el Comercio. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011<sup>16</sup>.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

*Artículo 20*  
*Derogación de la Directiva 2010/65/UE*

La Directiva 2010/65/UE quedará derogada a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento.

Las referencias a la Directiva 2010/65/UE se entenderán como referencias al presente Reglamento.

---

<sup>16</sup> DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.



*Artículo 21*  
*Entrada en vigor*

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir del [OP - insertar cuatro años después de la entrada en vigor del presente Reglamento].
3. Las funciones a que se refiere el artículo 7, apartado 2, letra d), y las relativas a las formalidades aduaneras previstas en la parte A, punto 7, del anexo serán efectivas cuando sean operativos los sistemas electrónicos mencionados en el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 que son necesarios para la aplicación de esas formalidades, de conformidad con el programa de trabajo establecido por la Comisión según los artículos 280 y 281 del Reglamento (UE) n.º 952/2013.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en todos los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*

## **FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA**

### **1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA**

- 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa
- 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s)
- 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa
- 1.6. Duración e incidencia financiera
- 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

### **2. MEDIDAS DE GESTIÓN**

- 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes
- 2.2. Sistema de gestión y de control
- 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

### **3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA**

- 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)
- 3.2. Incidencia estimada en los gastos
  - 3.2.1. *Resumen de la incidencia estimada en los gastos*
  - 3.2.2. *Incidencia estimada en los créditos de operaciones*
  - 3.2.3. *Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo*
  - 3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*
  - 3.2.5. *Contribución de terceros*
- 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

## FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

### 1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

#### 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento sobre el entorno de ventanilla única marítima europea

#### 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s)

Transporte marítimo

#### 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva**

La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva a raíz de un proyecto piloto/una acción preparatoria**<sup>17</sup>

La propuesta/iniciativa se refiere a **la prolongación de una acción existente**

La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción reorientada hacia una nueva acción**

#### 1.4. Objetivo(s)

##### 1.4.1. *Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(es) de la Comisión contemplado(s) en la propuesta/iniciativa*

El objetivo general de la iniciativa es contribuir al buen funcionamiento del mercado único y facilitar el comercio y el transporte abordando los diversos y engorrosos procedimientos informativos utilizados en la actualidad cuando los buques hacen escala en los puertos de la UE.

La iniciativa contribuye por tanto a los siguientes objetivos generales de la Comisión:

- El funcionamiento del mercado único (reducción de la carga administrativa, contribución a la supresión de las barreras y aumento de la competitividad).
- El mercado único digital.
- Fomento del empleo y el crecimiento.

##### 1.4.2. *Objetivo(s) específico(s)*

###### Objetivo específico n.º 1

Armonizar los procedimientos informativos, las interfaces y los formatos de los datos con el fin de apoyar el espacio europeo de transporte marítimo sin barreras.

###### Objetivo específico n.º 2

Reducir la carga administrativa de la información sobre buques creando un punto de entrada único para la información sobre el transporte marítimo.

###### Objetivo específico n.º 3

<sup>17</sup> Tal como se contempla en el artículo 54, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

Contribuir al aumento de la eficiencia de la información digital para los operadores marítimos facilitando el intercambio o la reutilización de datos para la aplicación del principio «informar una sola vez».

#### 1.4.3. “”Resultado(s) e incidencia esperados

*Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios/la población destinataria.*

La propuesta tiene por objeto establecer un entorno de ventanilla única marítima europea verdaderamente armonizado y global, basado en el sistema actual de ventanillas únicas nacionales. Gracias a la elaboración de especificaciones técnicas de interfaz vinculantes, a la adopción de requisitos y procesos comunes en materia de datos, y al establecimiento de normas y derechos claros de presentación e intercambio de información, se logrará crear un entorno simplificado informativo. Ello permitirá a los operadores de transporte marítimo comunicar el mismo conjunto de datos de la misma manera con independencia del lugar al que se dirijan, siempre que decidan utilizar el punto de entrada informativo armonizado.

La ventaja principal que se deriva de lo anterior es una reducción considerable de la carga administrativa que pesa sobre esos operadores, estimada en un número de horas del personal comprendido entre 22 y 25 millones en el periodo de 2020-2030, equivalente a un importe que oscila entre 625 y 720 millones de euros (EU-28). Se calcula que la reducción de la carga administrativa y la mejora de la eficiencia darán lugar a un aumento de la competitividad del transporte marítimo, que se traducirá en un cambio modal en favor del transporte por vías navegables estimado en 3 395 millones de toneladas-kilómetro en 2030, la mayor parte del cual se efectuaba anteriormente por carretera. Ello representa aproximadamente un aumento del 0,3 % de la actividad del transporte por vías navegables en 2030 en relación con la base de referencia, lo que influirá positivamente en el empleo y el crecimiento del sector. A su vez, el cambio modal dará lugar a una reducción de las emisiones globales de CO2 estimadas en 1 880 miles de toneladas con respecto a la base de referencia. Lo que supone alrededor de 145 millones de euros de beneficios indirectos en el periodo de 2020-2030, expresados en valores actuales. Además, se prevén beneficios en términos de aumento de la eficiencia en toda la cadena multimodal/logística, gracias a una mejor utilización de los datos en los puertos; un aumento de la satisfacción laboral de los capitanes de los buques y un mayor atractivo de la profesión, lo que aumentará las probabilidades de que mejore la contratación; y un aumento de la seguridad y la protección, ya que los capitanes podrán pasar más tiempo en el puente en lugar de estar ocupados con tareas administrativas.

#### 1.4.4. Indicadores de resultados e incidencia

*Especifíquense los indicadores que permiten realizar el seguimiento de la ejecución de la propuesta/iniciativa.*

<b>Objetivo específico</b>	<b>Objetivos operativos</b>	<b>Indicadores de progreso</b>	<b>Fuentes de datos</b>
Armonizar los procedimientos informativos, las interfaces y los formatos de los datos.	Establecer un conjunto de datos técnicos con formatos de datos armonizados.  Crear y aplicar una solución informática armonizada común para las	Conjunto de datos establecido y acordado por el grupo de expertos.  Porcentaje de Estados miembros que han instalado la solución informática armonizada para las vías informativas de las	Informes de los Estados miembros; encuestas a los operadores de transporte marítimo; número de denuncias interpuestas por los operadores de

	vías informativas de las ventanillas únicas nacionales (elementos frontales).	ventanillas únicas nacionales (versión sincronizada y actualizada) con respecto al total (Ref.: número total de Estados miembros).  Porcentaje de reducción del tiempo necesario para informar por cada escala en puerto con respecto al total (Ref.: tiempo medio por cada escala en puerto).	transporte marítimo con respecto al acceso a la interfaz armonizada; número de procedimientos de infracción en curso contra los Estados miembros por inaplicación.
Reducir la carga administrativa mediante el punto de entrada informativo único.	Reducir los elementos de datos solicitados fuera del entorno de ventanilla única marítima europea armonizado.	Porcentaje de elementos de datos solicitados fuera del entorno de ventanilla única marítima europea armonizado con respecto al total [Ref.: número total de elementos de datos cartografiados por el grupo de la parte C y el grupo del manifiesto electrónico («eManifest») en la actualidad].	Informes de los Estados miembros; encuestas a los operadores de transporte marítimo.
Aumentar la eficiencia permitiendo la información una sola vez.	Reducir los elementos de datos estáticos comunicados más de una vez.	Porcentaje de elementos de datos estáticos solicitados más de una vez para una escala portuaria con respecto al total (Ref.: número total de elementos de los datos solicitados en un puerto).  Porcentaje de elementos de datos estáticos solicitados más de una vez en la UE (Ref.: número total de elementos de los datos solicitados en la UE).	Informes de los Estados miembros; encuestas a los operadores de transporte marítimo.

## 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

### 1.5.1. Requisito(s) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo

1. El entorno de ventanilla única marítima europea armonizado para los buques se basará en el marco ya existente (estructura de ventanillas únicas nacionales).
2. El entorno de ventanilla única marítima europea armonizado debe ofrecerse siempre; si los operadores de transporte marítimo deciden utilizar este canal para presentar sus formalidades informativas, los destinatarios de los datos (autoridades, sistemas aduaneros, sistemas informativos) deberán aceptar los informes presentados y abstenerse de solicitar información adicional e informes por separado a través de otros cauces de información.
3. Las ventanillas únicas nacionales seguirán siendo principalmente un mecanismo de coordinación que funcionará primordialmente como un encaminador (con un convertidor técnico entre los formatos de los datos cuando sea necesario) para transmitir información bidireccional entre los operadores del transporte marítimo y los destinatarios de los datos (autoridades portuarias, interfaces aduaneras y sistemas informativos, autoridades de control de fronteras, SafeSeaNet, autoridades estadísticas, etc.) con el objetivo de facilitar la información al sector marítimo. Cualquier otro tratamiento lo seguirán haciendo los sistemas receptores de datos finales conectados.

4. La iniciativa no creará nuevos requisitos informativos, antes bien coordinará la comunicación entre los proveedores de datos del sector del transporte marítimo y los destinatarios de los datos, tal como se señala en los actos jurídicos subyacentes mencionados en el acto jurídico revisado. Toda solicitud informativa que se formule a través del entorno de ventanilla única marítima europea deberá respetar totalmente las especificaciones técnicas aplicables de los actos jurídicos subyacentes y los sistemas informáticos en que se basan dichos actos.

5. En el entorno de ventanilla única marítima europea habrá un reparto equitativo y claramente definido de responsabilidades y rendición de cuentas para todas las entidades asociadas, incluida la garantía de plena responsabilidad de las autoridades nacionales competentes por los servicios de intermediación de las ventanillas únicas nacionales frente a los proveedores de datos y los destinatarios de datos asociados (responsabilidad funcional y legal, gran disponibilidad, garantía de flujos bidireccionales de información, etc.).

1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, la seguridad jurídica, la mejora de la eficacia o las complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

Motivos para actuar a nivel europeo (*ex ante*): una carga administrativa demasiado grande a la que deben hacer frente los operadores de transporte marítimo debido a la duplicación informativa en formatos no armonizados y a las interfaces no armonizadas en toda la UE.

Valor añadido de la Unión que se prevé generar (*ex post*): la eficacia y la eficiencia de la actuación propuesta son mayores cuando se realiza a nivel de la Unión, ya que para lograr unos resultados significativos y una verdadera armonización es preciso un marco coherente que aborde las necesidades paneuropeas.

1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

La experiencia adquirida con la Directiva 2010/65/UE es que la armonización en este campo no se alcanza con medidas voluntarias. Una armonización similar de actividades informativas satisfactorias realizadas mediante especificaciones vinculantes y sistemas o aplicaciones informáticas es la que se produce en el marco del Código Aduanero de la Unión (a escala de la UE).

1.5.4. *Compatibilidad y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

Los objetivos de la propuesta son coherentes con la política de transportes de la UE en general y con la de transporte marítimo en particular. La iniciativa apoya la política de la UE en materia de reducción de emisiones en el sector del transporte y contribuye a los objetivos de la agenda social de la UE en ese sector. La propuesta se ajusta también a los objetivos del programa REFIT de la Comisión sobre simplificación de la carga administrativa y con los objetivos generales de la Comisión sobre competitividad, buen funcionamiento del mercado interior y digitalización.

En particular, la propuesta aporta un valor añadido al permitir la coordinación de los requisitos informativos en el marco de los actos jurídicos de referencia. El mecanismo de gobernanza con que cuenta la propuesta garantiza que las

modificaciones que se efectúen en la legislación subyacente se reflejarán de forma adecuada y oportuna en el conjunto de datos técnicos y mediante las actualizaciones de las especificaciones y los programas informáticos que sean necesarias.

La iniciativa sigue siendo muy coherente con la Directiva del sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, y es coherente y está en estrecha consonancia con la aplicación del Código Aduanero de la Unión.

La propuesta complementa también la iniciativa sobre documentos electrónicos relativa a la aceptación en formato digital de información y certificados sobre transporte de mercancías por parte de autoridades que realicen inspecciones relacionadas con el transporte en el interior de la UE. Al igual que la iniciativa sobre documentos electrónicos, el entorno informativo armonizado para el transporte marítimo apoyará la digitalización y la simplificación en el caso de los operadores de transporte; se trata, no obstante, de dos iniciativas que abordan aspectos diferentes de los requisitos informativos en distintas etapas de una operación de transporte de mercancías. Ambas propuestas se han elaborado con especial cuidado para aprovechar las sinergias en lo tocante a la interoperabilidad de los datos.

## 1.6. Duración e incidencia financiera

Propuesta/iniciativa de **duración limitada**

–  Propuesta/iniciativa en vigor desde [el] [DD.MM]AAAA hasta [el] [DD.MM]AAAA

–  Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA

Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**

– Ejecución: fase de puesta en marcha desde 2020 hasta 2027,

– y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

## 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

**Gestión directa** a cargo de la Comisión

–  por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;

–  por las agencias ejecutivas.

**Gestión compartida** con los Estados miembros

**Gestión indirecta** mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

–  terceros países o los organismos que estos hayan designado;

–  organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);

–  el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

–  los organismos a que se hace referencia en los artículos 208 y 209 del Reglamento Financiero;

–  organismos de Derecho público;

–  organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;

–  organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;

–  personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

– *Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.*

### Observaciones

Gestión por parte de la DG MOVE de la Comisión, con el apoyo técnico de entidades especializadas según las necesidades, principalmente de la DG DIGIT (desarrollo informático y conocimientos operativos, en particular sobre la utilización correcta de las bases de la administración electrónica) y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (elementos informativos marítimos específicos). La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) efectuará este trabajo de acuerdo con el Reglamento vigente de la AESM y no se le confiarán nuevas tareas que rebasen los ámbitos de actuación de su mandato actual. Se utilizarán normalmente los recursos humanos existentes.



## 2. MEDIDAS DE GESTIÓN

### 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

*Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.*

Información por parte de los Estados miembros sobre el funcionamiento de los programas informáticos: intercambio periódico en el marco de gobernanza (grupo y subgrupos de expertos).

Encuestas a los operadores de transporte marítimo para supervisar los efectos reales de la actuación.

### 2.2. Sistema(s) de gestión y de control

#### 2.2.1. *Justificación del (de los) modo(s) de gestión, el (los) mecanismo(s) de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuestos*

Con el fin de controlar los costes (economías de escala) y reducir la carga que recae en los Estados miembros, pero garantizando al mismo tiempo una verdadera armonización de la interfaz y del conjunto de datos, se propone que el desarrollo informático se haga a nivel de la UE (contratación de servicios de TIC) y lo gestione la Comisión por eficacia de los controles. Se espera que este modo de gestión generará un porcentaje de error bajo y una gran transparencia para los Estados miembros que participen en el grupo de expertos de seguimiento. La actuación entraña una gran complejidad informática que requerirá una coordinación transversal entre ámbitos de actuación en la Comisión; en cambio, apenas habrá complejidad presupuestaria y serán escasos los riesgos en materia de gestión y aplicación de contratos.

#### 2.2.2. *Información relativa a los riesgos detectados y el (los) sistema(s) de control interno establecidos para mitigarlos*

Riesgos de seguridad y de incidentes cibernéticos (continuidad de la actividad).

Riesgo de falta de aplicación o de sincronización (incumplimiento por el Estado miembro).

#### 2.2.3. *Estimación y justificación de la rentabilidad de los controles (ratio: «gastos de control ÷ valor de los fondos afines gestionados») y evaluación de los niveles previstos de riesgo de error (al pago y al cierre)*

Costes de control bajos: número limitado de contratos y escasa carga de control.

### 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

*Especifíquense las medidas de prevención y protección adoptadas o previstas, por ejemplo, de la estrategia de lucha contra el fraude.*

La DG MOVE ha implantado la estructura organizativa y los sistemas de control interno idóneos para la consecución de sus objetivos políticos y de control. Estos procesos de control interno pretenden garantizar una gestión adecuada de los riesgos relativos a la legalidad y regularidad de las operaciones subyacentes. El sistema global de control de la DG MOVE garantizará la eficiencia y rentabilidad de los controles, gracias principalmente a la estrategia de lucha contra el fraude de esa DG, elaborada con la metodología proporcionada por la OLAF.

### 3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

#### 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
			de países de la AELC <sup>19</sup>	de países candidatos <sup>20</sup>	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
	1a: Competitividad para el crecimiento y el empleo	CD/CND <sup>18</sup>				
	06 02 05: Actividades de apoyo a la política europea de transportes y de derechos de los pasajeros, incluidas las actividades de comunicación	Disoc.	NO	NO	NO	NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas: **No aplicable**

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número [Rúbrica.....]	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
	[XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

<sup>18</sup> CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

<sup>19</sup> AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

<sup>20</sup> Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

### 3.2. Incidencia estimada en los gastos

#### 3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

Los compromisos propuestos para 2020 (4 339 millones de euros) se cubrirán con la asignación que ya se ha previsto en la programación financiera para 2020.

N.B. La incidencia estimada en los gastos y el personal para los años 2021 y posteriores en la presente ficha financiera legislativa se añade con carácter ilustrativo y no prejuzga las futuras propuestas de la Comisión sobre el próximo marco financiero plurianual, también con respecto a la fuente de financiación de esta iniciativa.

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual		Número 1a	Rúbrica Competitividad para el crecimiento y el empleo							
DG: MOVE			Año N 2020	Año N+1 2021	Año N+2 2022	Año N+3 2023	Año N+4 2024	Año N+5 2025	Año N+6 2026	TOTAL
• Créditos de operaciones										
06 02 05: Actividades de apoyo a la política europea de transportes y de derechos de los pasajeros, incluidas las actividades de comunicación	Compromisos	(1)	4,339			1,676		1,046		
	Pagos	(2)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos <sup>21</sup>										
Número de línea presupuestaria		(3)	-	-	-	-	-	-	-	-

<sup>21</sup> Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

<b>TOTAL de los créditos de la DG MOVE</b>	Compromisos	=1 + 1.a + 3	4,339			1,676		1,046		7,061
	Pagos	=2 + 2.a +3	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)	4,339			1,676		1,046		7,061
	Pagos	(5)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 1a del marco financiero plurianual</b>	Compromisos	=4+ 6	4,339			1,676		1,046		7,061
	Pagos	=5+ 6	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

**Si la propuesta/iniciativa afecta a más de una rúbrica: No aplicable**

• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)								
	Pagos	(5)								
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)								
<b>TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 4 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)</b>	Compromisos	=4+ 6								
	Pagos	=5+ 6								

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	<b>5</b>	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año N 2020	Año N+1 2021	Año N+2 2022	Año N+3 2023	Año N+4 2024	Año N+5 2025	Año N+6 2026	TOTAL
DG: MOVE									
• Recursos humanos		0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
• Otros gastos administrativos									
<b>TOTAL DG MOVE</b>	Créditos	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

<b>TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual</b>	(Total de los compromisos = total de los pagos)	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
--	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año N 2020	Año N+1 2021	Año N+2 2022	Año N+3 2023	Año N+4 2024	Año N+5 2025	Año N+6 2026	TOTAL
<b>TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 5 del marco financiero plurianual</b>	Compromisos	4,773	0,434	0,434	2,110	0,434	1,480	0,434	10,099
	Pagos	1,783	2,103	1,755	1,282	1,262	976	938	10,099

### 3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de operaciones

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquese los objetivos y los resultados			Año N 2020		Año N+1 2021		Año N+2 2022		Año N+3 2023		Año N+4 2024		Año N+5 2025		Año N+6 2026		TOTAL	
			RESULTADOS															
↓	Tipo <sup>22</sup>	Coste medio	NO	Coste	NO	Coste	NO	Coste	NO	Coste	NO	Coste	NO	Coste	NO	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO: Suministro y mantenimiento de programas informáticos y especificaciones armonizados para la interfaz, los procedimientos y los conjuntos de datos armonizados																		
Interfaces, procedimientos y conjuntos de datos armonizados	Costes informáticos			0,189		0,234		0,185		0,119		0,116		0,076		0,071		0,990
	Servicios de explotación			0,378		0,468		0,371		0,238		0,232		0,152		0,141		1,981
	Servicios de gestión de las partes interesadas			0,567		0,701		0,555		0,356		0,348		1,228		0,212		2,967
	Especificaciones técnicas			0,151		0,187		0,148		0,095		0,093		0,061		0,057		0,792

<sup>22</sup> Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

	Infraestructuras			0,063		0,078		0,062		0,040		0,039		0,025		0,024		0,330
Subtotal del objetivo específico n.º 1				1,34 9		1,66 9		1,32 1		0,84 8		0,82 8		0,54 2		0,50 4		7,06 1
<b>COSTE TOTAL</b>				1,34 9		1,66 9		1,32 1		0,84 8		0,82 8		0,54 2		0,50 4		7,061

### 3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

#### 3.2.3.1. Resumen

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N 2020	Año N+1 2021	Año N+2 2022	Año N+3 2023	Año N+4 2024	Año N+5 2025	Año N+6 2026	TOTAL
--	---------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-------

<b>RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual</b>								
Recursos humanos	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	<b>3,038</b>
Otros gastos administrativos	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Subtotal para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual</b>	<b>0,434</b>	<b>0,434</b>	<b>0,434</b>	<b>0,434</b>	<b>0,434</b>	<b>0,434</b>	<b>0,434</b>	<b>3,038</b>

<b>Al margen de la RÚBRICA 5<sup>23</sup> del marco financiero plurianual</b>								
Recursos humanos	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros gastos de carácter administrativo	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Subtotal al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

<b>TOTAL</b>	<b>0,434</b>	<b>0,434</b>	<b>0,434</b>	<b>0,434</b>	<b>0,434</b>	<b>0,434</b>	<b>0,434</b>	<b>3,038</b>
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

<sup>23</sup>

Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.



### 3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

*Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa*

	Año N 2020	Año N+1 2021	Año N+2 2022	Año N+3 2023	Año N+4 2024	Año N+5 2025	Año N+6 2026
<b>• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)</b>							
XX 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 01 02 (Delegaciones)							
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)							
10 01 05 01 (Investigación directa)							
<b>• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: EJC)<sup>24</sup></b>							
XX 01 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 02 02 (AC, AL, ENCS, INT y JED en las Delegaciones)							
<b>XX 01 04 aa</b> <sup>25</sup>	- en la sede						
	- en las Delegaciones						
<b>XX 01 05 02</b> (AC, ENCS, INT - Investigación indirecta)							
10 01 05 02 (AC, ENCS, INT - Investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)							
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

**XX** es el ámbito de actuación o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	Seguimiento de la actuación, mecanismo de gobernanza (gestión de las partes interesadas) y coordinación de proyectos (actividades de gestión del programa)
Personal externo	Apoyo a la labor de seguimiento de la actuación, mecanismo de gobernanza y coordinación de proyectos (actividades de gestión del programa)

<sup>24</sup> AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal (interinos); JED = joven experto en delegación.

<sup>25</sup> Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

- La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.
- La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual.

Explíquese la reprogramación requerida, precisando las líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

No aplicable: línea presupuestaria de apoyo a la actuación: no se necesita reprogramación

- La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual.

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

No aplicable

3.2.5. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros.

### 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- X La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
  - en los recursos propios
  - en ingresos diversos

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa <sup>26</sup>					Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3				
Artículo ...									

En el caso de los ingresos diversos «asignados», especifíquese la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

Especifíquese el método de cálculo de la incidencia en los ingresos.

<sup>26</sup>

Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 25 % de los gastos de recaudación.