



Comité Económico y Social Europeo

TEN/668

**Entorno de ventanilla única marítima europea +
Información electrónica relativa al transporte de mercancías**

DICTAMEN

Comité Económico y Social Europeo

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;

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías

[COM(2018) 278 final – 2018/0139 (COD)]

[COM(2018) 279 final – 2018/0140 (COD)]

Ponente: **Stefan BACK**

Consulta	Parlamento Europeo, 11/06/2018 Consejo, 14 y 15/06/2018
Fundamento jurídico	Artículo 91, artículo 100, apartado 2, artículo 192, apartado 1, y artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Sección competente	Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Aprobado en sección	04/10/2018
Aprobación en el pleno	17/10/2018
Pleno n.º	538
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	210/2/2

1. Conclusiones y recomendaciones

- 1.1 El CESE acoge favorablemente ambas propuestas como pasos importantes hacia la digitalización del transporte, que es uno de los objetivos del Libro Blanco de 2011 sobre la política de transportes y un paso en la aplicación de la nueva estrategia industrial presentada por la Comisión en octubre de 2017, así como las Conclusiones del Consejo de Ministros de 5 de diciembre de 2017 sobre la digitalización del transporte y la Declaración de las Jornadas sobre el Transporte Digital firmada en Tallin el 10 de noviembre de 2017.
- 1.2 El CESE apoya la forma del acto legislativo elegido; la experiencia demuestra que para que un sistema electrónico de información funcione adecuadamente en toda la Unión Europea es necesario imponer a los Estados miembros obligaciones claras y vinculantes.
- 1.3 Cada propuesta tiene por objeto lograr un grado adecuado de armonización teniendo en cuenta las tareas que deben realizarse.
- 1.4 El CESE subraya que la adecuación de las normas y de los requisitos de certificación que definirá la Comisión en los actos delegados o de ejecución será de vital importancia para el correcto funcionamiento de los conceptos previstos y para la confianza de los usuarios en las soluciones digitales. Por lo que se refiere a la propuesta relativa a la información sobre el transporte de mercancías, esto podría ser clave en caso de convertir en obligatorio este sistema, no solo para las autoridades, sino también para los usuarios.
- 1.5 El CESE considera que el perfecto funcionamiento de los sistemas, que garantiza la seguridad, la integridad de las comunicaciones, la privacidad y la confidencialidad de la información comercial y, en su caso, de otro tipo de información sensible, son cuestiones esenciales para generar confianza. El CESE llama la atención sobre el trabajo en curso de la Comisión Económica para Europa (CEPE) del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas para garantizar la existencia de normas universales de alto nivel al respecto.
- 1.6 El CESE desea que la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías [COM(2018) 279] (propuesta sobre información relativa al transporte de mercancías) se convierta rápidamente en un sistema obligatorio también para los usuarios, con el fin de optimizar las mejoras en la eficiencia, la reducción de costes y el valor añadido medioambiental. Una ocasión adecuada para ello podría ser la revisión del Reglamento prevista en el artículo 15 de la propuesta.
- 1.7 Asimismo, el CESE lamenta que el ámbito de aplicación de la propuesta relativa a la información sobre el transporte de mercancías parezca limitarse a los requisitos de información establecidos en la legislación de la Unión dadas las condiciones en las que se permite transportar en el marco del capítulo sobre transporte del TFUE. El CESE considera que las ventajas de la digitalización deben beneficiar también a otros requisitos administrativos relativos a estas operaciones de transporte. En el punto 3.8 *infra* figura una sugerencia de redacción. Es importante enviar una señal general en este sentido, sin perjuicio de las disposiciones específicas vigentes o futuras.

- 1.8 El CESE también llama la atención sobre el valor añadido potencial de poder presentar información por vía electrónica a las autoridades en todo el mundo, de conformidad con normas armonizadas como las desarrolladas por la CEPE.
- 1.9 En lo que se refiere específicamente a la 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 [COM(2018) 278] (propuesta de ventanilla única marítima), el CESE teme que la opción que queda abierta a requisitos nacionales específicos pueda convertirse fácilmente en un obstáculo para el buen funcionamiento del mercado interior. El CESE confía en que la Comisión siga de cerca la aplicación de esta opción y que un diálogo continuo entre la Comisión y los Estados miembros contribuya a limitar los requisitos nacionales específicos.
- 1.10 El CESE señala la importancia de abordar los efectos sociales de la digitalización también en este contexto. Esto incluye el suministro de información con antelación, entablar un diálogo, abordar el carácter cambiante del empleo y la necesidad de desarrollar nuevas habilidades y permitir que la mano de obra se adapte al nuevo contexto. En opinión del CESE, la digitalización del sector del transporte puede hacerlo más atractivo como lugar de trabajo y, por lo tanto, contribuir a resolver los actuales problemas de contratación en el sector.

2. **Propuestas de la Comisión**

2.1 La Comisión ha presentado dos propuestas relacionadas entre sí, a saber:

- 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 [COM(2018) 278] (propuesta de ventanilla única marítima); y
- Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías [COM(2018) 279] (propuesta sobre información relativa al transporte de mercancías).

2.2 Ambas propuestas están funcionalmente interrelacionadas, ya que las dos establecen un sistema de comunicación electrónica entre empresas y autoridades públicas para facilitar el control del cumplimiento de una serie de obligaciones jurídicas a través de un sistema que garantiza el carácter auténtico de la información facilitada, así como la integridad de la misma y el respeto de los requisitos de privacidad.

2.3 La propuesta de ventanilla única marítima está destinada a sustituir a la Directiva 2010/65/UE, que tenía un objetivo similar, pero que ha resultado ineficaz porque ha dado a los Estados miembros demasiado margen de maniobra en la aplicación, lo que ha dado lugar a normas, rutinas y a una cobertura variables de la notificación digitalizada, con el consiguiente aumento de la carga administrativa para el transporte marítimo y el remanente de rutinas administrativas que deben llevarse a cabo manualmente.

2.4 Parece que el sistema de ventanilla única marítima como tal está abierto a todos aquellos buques legalmente obligados a informar cuando entren en puertos de los Estados miembros.

- 2.5 La propuesta relativa a la información sobre el transporte de mercancías tiene por objeto establecer la obligación de que las autoridades de los Estados miembros acepten la documentación electrónica para cumplir la obligación que incumbe a las empresas de presentar documentos que demuestren el cumplimiento de los requisitos establecidos en una serie de actos legislativos de la UE relativos al transporte de mercancías, así como de las condiciones para el traslado de residuos. Con este fin, la propuesta relativa a la información sobre el transporte de mercancías crea un sistema de información de transporte de mercancías en formato electrónico (eFTI) consistente en un marco de prestación de servicios que incluye un conjunto común de datos, procedimientos y normas de acceso, requisitos aplicables a las plataformas y los servicios eFTI y un sistema de certificación.
- 2.6 La opción prevista en la propuesta relativa a la información sobre el transporte de mercancías está disponible para aquellos operadores legalmente obligados a informar o a facilitar documentación con arreglo a la propuesta.

3. **Observaciones generales**

- 3.1 El CESE acoge favorablemente ambas propuestas, que persiguen el objetivo general de digitalizar el transporte establecido originalmente en el Libro Blanco de 2011 sobre la política de transportes y posteriormente perseguido, por ejemplo, en la estrategia para el mercado único digital y la nueva estrategia industrial presentada por la Comisión en octubre de 2017, así como las Conclusiones del Consejo de Ministros de 5 de diciembre de 2017 sobre la digitalización del transporte como seguimiento de la Declaración de las Jornadas sobre el Transporte Digital firmada en Tallin el 10 de noviembre de 2017.
- 3.2 El CESE reitera su apoyo a las soluciones innovadoras y apoya la forma del acto legislativo elegido, considerando que para que un sistema electrónico de información funcione adecuadamente en toda la Unión Europea es necesario imponer a los Estados miembros obligaciones claras y vinculantes.
- 3.3 En este contexto, el CESE recuerda sus advertencias sobre la problemática aplicación —debido a su carácter predominantemente no obligatorio— de la Directiva que la propuesta de ventanilla única marítima pretende derogar.
- 3.4 Dicho esto, el CESE está de acuerdo en que puede ser necesario encontrar un equilibrio entre la plena armonización y la interoperabilidad. Es evidente que es necesaria una armonización de gran alcance en el contexto de un sistema que facilite autorizar el movimiento de los buques que lleguen a los puertos de la UE y salgan de los mismos, lo que requerirá, por ejemplo, una interfaz de funcionamiento impecable entre el buque y la costa con normas y procedimientos armonizados. Un menor grado de armonización puede aceptarse en un sistema que sirva básicamente para garantizar procedimientos adecuados y seguros para poner a disposición de las autoridades públicas los documentos necesarios para garantizar el cumplimiento de la legislación de la UE.
- 3.5 En este contexto, el CESE considera que cada una de las propuestas busca el nivel de armonización adecuado.

- 3.6 El CESE observa que la propuesta relativa a la información sobre el transporte de mercancías insta esencialmente la posibilidad, y no la obligación, de presentar documentos en formato electrónico. El CESE reconoce las razones de esta elección en este momento, pero desearía, no obstante, que se evolucionara rápidamente hacia un sistema obligatorio, teniendo en cuenta que ello facilitaría el control del cumplimiento en todo momento, así como los reducidos volúmenes de papel que conllevaría, en particular para el personal operativo y los conductores de camiones. Una ocasión adecuada para abordar esta cuestión podría ser la revisión del Reglamento prevista en el artículo 15 de la propuesta.
- 3.7 La propuesta relativa a la información sobre el transporte de mercancías, de acuerdo con su artículo 1, apartado 2, se aplica a «los requisitos reglamentarios de información establecidos en los actos de la Unión, que establecen las condiciones para el transporte de mercancías en el territorio de la UE de acuerdo con el título VI de la tercera parte del Tratado, o que establecen las condiciones para los traslados de residuos». El CESE se pregunta si esto no limita excesivamente el derecho a aportar información y documentos en formato electrónico. Los actos de la Unión enumerados en el anexo I de la propuesta relativa a la información sobre el transporte de mercancías parecen limitarse a aquellos que abordan directamente las condiciones de acceso al mercado.
- 3.8 El CESE considera que otros requisitos administrativos en materia de documentación o información también podrían beneficiarse del derecho de presentación en formato electrónico. Ejemplos de ello son la publicación de notificaciones y la información que debe facilitarse en el contexto del desplazamiento de trabajadores, o la información facilitada para demostrar el cumplimiento de las disposiciones sobre tiempo de conducción y de descanso. En opinión del CESE, el ámbito de aplicación de la propuesta podría ampliarse añadiendo «y otras disposiciones sobre» entre «condiciones para» y «el transporte de mercancías» en el artículo 1, apartado 2. El CESE considera importante enviar una señal general en este sentido, sin perjuicio de disposiciones específicas vigentes o futuras.
- 3.9 El CESE también constata el aspecto de sostenibilidad de la reducción de los volúmenes de papel impreso, como también se menciona en la propuesta relativa a la información sobre el transporte de mercancías.
- 3.10 El CESE toma nota de las disposiciones específicas de ambas propuestas para garantizar la confidencialidad de la información comercial y, en el caso de la ventanilla única marítima, de otro tipo de información sensible. Además, el CESE desea llamar la atención sobre los altos niveles de seguridad contra la manipulación y el elevado nivel de protección de la privacidad inherentes a una estructura de intercambio de datos en circuito bien concebida y gestionada.
- 3.11 El CESE recuerda la importancia de los trabajos en curso en la CEPE sobre las cuestiones expuestas en el punto 3.10 *supra*, y, en particular, su Libro Blanco sobre *Data Pipeline Concept for Improving Data Quality in the Supply Chain* (concepto de circuito de datos en para mejorar la calidad de los datos en la cadena de suministro). En opinión del CESE, este es otro argumento a favor de que la documentación electrónica sea obligatoria en la mayor medida posible.

- 3.12 En este contexto, el CESE llama la atención en sobre el valor añadido potencial de poder facilitar información por vía electrónica a las autoridades en todo el mundo, de conformidad con normas armonizadas como las desarrolladas por la CEPE.
- 3.13 Con respecto a ambas propuestas, incumbe a la Comisión una tarea vital en el desarrollo de normas y criterios de certificación. El CESE subraya que un marco que inspire confianza y que funcione bien sin complejidades innecesarias es esencial para que los sistemas propuestos funcionen bien y aporten el valor añadido previsto. También es un elemento esencial para crear confianza en las soluciones digitales en todo el sector del transporte.
- 3.14 El CESE señala la necesidad de abordar también en este contexto los aspectos sociales de la digitalización. Es evidente que la digitalización modificará el entorno laboral, creará nuevos puestos de trabajo y requerirá nuevas habilidades; es importante abordar a tiempo la necesidad de permitir que la mano de obra se adapte al nuevo contexto. El CESE también subraya la importancia de facilitar información con antelación y permitir un diálogo sobre los cambios que se avecinan. En opinión del CESE, la digitalización del sector del transporte puede hacerlo más atractivo como futuro lugar de trabajo y, por lo tanto, contribuir a resolver los actuales problemas de contratación en el sector.

4. Observaciones específicas

4.1 La propuesta de ventanilla única marítima

- 4.1.1 En comparación con la Directiva 2010/65/UE, la propuesta de ventanilla única marítima es muy completa. Parece proporcionar un marco adecuado para facilitar las formalidades de llegada y salida y, por lo tanto, parece haber eliminado los elementos que faltaban y enmendar la falta de armonización que produjo efectos adversos para los usuarios durante la aplicación de la Directiva 2010/65/UE.
- 4.1.2 El CESE está de acuerdo con la decisión de la Comisión de no proponer una ventanilla única de la UE, sino ventanillas únicas nacionales. Aunque existen razones de peso a favor de una ventanilla única a escala de la UE, una solución basada en ventanillas únicas nacionales evitará los costes irrecuperables derivados de las inversiones ya realizadas a escala nacional y permitirá establecer los requisitos administrativos nacionales específicos que puedan ser necesarios.
- 4.1.3 El CESE subraya que la armonización destinada a facilitar el buen funcionamiento del mercado interior es un elemento clave de la propuesta, y que es importante garantizar que no se pierda.
- 4.1.4 Por consiguiente, el CESE alberga algunas dudas sobre la opción de dejar abierta la posibilidad de establecer requisitos nacionales específicos, que podrían convertirse fácilmente en obstáculos para el buen funcionamiento del mercado interior. Por tanto, el CESE pide a la Comisión que siga de cerca los requisitos nacionales específicos desde la perspectiva del mercado interior y que mantenga un diálogo permanente con los Estados miembros para limitar en la medida de lo posible los requisitos nacionales específicos.

4.2 **La propuesta relativa a la información sobre el transporte de mercancías**

- 4.2.1 El CESE toma nota, en particular, del importante papel que desempeñarán los actos de ejecución y los actos delegados que adoptará la Comisión en el marco de esta propuesta, y subraya la importancia de que entren rápidamente en vigor, ya que son fundamentales para el buen funcionamiento del Reglamento propuesto.
- 4.2.2 A este respecto, el CESE llama la atención de la Comisión sobre el mencionado Libro Blanco de la CEPE y sobre los elementos de la estructura de intercambio de datos en circuito que en él se describen como estructura útil para garantizar un sistema seguro y a prueba de manipulaciones para el intercambio de datos en las diferentes fases del circuito de transporte.
- 4.2.3 El CESE se remite a sus afirmaciones anteriores sobre la alta seguridad de un sistema bien concebido y bien aplicado para el intercambio de documentos electrónicos y reitera que, en particular por lo que se refiere al objetivo de control del cumplimiento de esta propuesta, existen buenas razones para considerar la obligatoriedad de la documentación electrónica, en el contexto de la revisión del Reglamento prevista en el artículo 15 de la propuesta sobre información relativa al transporte de mercancías.

Bruselas, 17 de octubre de 2018

Luca JAHIER
Presidente del Comité Económico y Social Europeo
