COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 21.1.2009
SEC(2009) 47

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

que acompaña al

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros de la Comunidad y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE

Informe sobre la evaluación de impacto de distintas opciones para simplificar, reducir o eliminar los procedimientos administrativos aplicables al transporte marítimo de corta distancia y para crear un espacio marítimo europeo sin barreras

SÍNTESIS DEL INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO

{COM(2009) 11 final}
{SEC(2009) 46}

RESUMEN

La política de fomento del transporte marítimo de corta distancia se propone luchar contra los principales problemas económicos, sociales y ambientales que supone el crecimiento rápido del transporte por carretera y contra los problemas derivados que constituyen la congestión, los accidentes y la contaminación. Europa necesita un sistema de transporte multimodal eficaz que combine las ventajas de todos los modos a fin de mantener y aumentar su competitividad y prosperidad, con arreglo a los objetivos de Lisboa y a la revisión intermedia del Libro Blanco sobre la política europea de transportes.

Los procedimientos administrativos complejos impiden un desarrollo más rápido del transporte marítimo de corta distancia. Además, presentan un impacto económico negativo, especialmente por los costes que generan los retrasos administrativos, los controles frecuentes o periódicos y el tiempo pasado en preparar documentos y expedientes. Esa complejidad también reduce el atractivo de este modo de transporte y le impide contribuir plenamente a la eficiencia y sostenibilidad del sistema europeo de transporte.

Ya se han conseguido eliminar los obstáculos al transporte terrestre y, sin embargo, el mercado interior de la Unión Europea sigue sin ser una realidad para el transporte marítimo de corta distancia.

En el contexto del proyecto de creación de un espacio europeo del transporte marítimo sin barreras, los servicios de la Comisión evaluaron los principales procedimientos administrativos y documentales del transporte marítimo de corta distancia para simplificarlos, reducirlos y, en la medida de lo posible, eliminarlos cuando se trate de operaciones de transporte entre dos puertos comunitarios.

En particular, se examinaron los procedimientos siguientes:

- procedimientos aduaneros (incluidos los procedimientos simplificados);
- procedimientos de información sobre buques;
- procedimientos veterinarios y fitosanitarios;
- transporte de mercancías peligrosas.

También se evaluaron los siguientes ámbitos de posibles mejoras:

- transmisión electrónica de datos administrativos;
- ventanilla única para todas las formalidades administrativas;
- ventanilla única para los controles;
- certificados de exención del practicaje;
- posibilidad de optar por una lengua alternativa para las formalidades administrativas;
- zonas reservadas en los puertos para el transporte marítimo de corta distancia.

Se consideraron tres opciones:

– el *statu quo* (supuesto de base);

– una simplificación caso por caso de las distintas formalidades administrativas;

– acciones basadas en una serie coordinada de medidas a fin de simplificar, reducir y, a ser posible, eliminar las formalidades para los buques que naveguen entre puertos comunitarios, a imagen y semejanza del modelo que ofrece el mercado interior del transporte terrestre.

La evaluación de impacto de estas opciones se basa en varios supuestos formulados teniendo debida cuenta de las contribuciones de todas las partes interesadas. Se ha puesto de manifiesto sin lugar a dudas que la simplificación administrativa aporta beneficios claros y que no debe excluirse al sector del transporte marítimo del régimen general de libre circulación establecido para el transporte terrestre.

La iniciativa ha recibido el pleno apoyo de las partes implicadas y constituye una de las piedras angulares de la Comunicación reciente sobre una política marítima integrada, denominada «Libro Azul». Las partes consideran que no sólo los retrasos registrados, sino incluso el riesgo de tales retrasos, disuaden de recurrir al transporte marítimo de corta distancia. La fiabilidad y la puntualidad son los factores más importantes y estos mejorarán si se adoptan las medidas propuestas, con un coste razonable para la sociedad. Adaptar las formalidades administrativas aplicadas al transporte marítimo intracomunitario a las que se aplican a los demás modos de transporte atraerá a más cargadores hacia esta opción.

Así pues, se sugiere que la Comisión adopte un programa de acción para simplificar los procedimientos administrativos existentes e incluso para eliminar alguno de ellos. El plan de acción incluye medidas a corto plazo:

– Racionalización de los procedimientos de información sobre buques y carga que requieren las directivas 2002/6/CE (formalidades aplicables a los buques a la entrada o salida de los puertos), 2000/59/CE (instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga), 2002/59/CE (seguimiento e información sobre el tráfico marítimo) y el Reglamento (CE) nº 725/2004 (protección de los buques y las instalaciones portuarias).

– Eliminación de los controles sistemáticos y de los requisitos documentales de las aduanas para las mercancías transportadas por mar entre puertos comunitarios, como se viene haciendo en el transporte terrestre. Esta medida requiere una modificación de las normas de aplicación del Código aduanero comunitario[1] y debe estar en vigor en 2010.

[1] Reglamento (CEE) nº 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, por el que se aprueba el Código aduanero comunitario y Reglamento (CE) nº 450/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008, por el que se establece el código aduanero comunitario (DO L 145 de 4.6.2008, p. 1).

– En lo que se refiere a la legislación sobre los productos veterinarios y fitosanitarios, deben adoptarse directrices en 2009 para agilizar los controles documentales que establecen las directivas 89/662/CEE[2], 90/425/CEE[3] y 2000/29/CE[4].

Es necesario adoptar otras medidas de aplicación, en concreto:

– reforzar la transmisión electrónica de datos administrativos;

– crear una ventanilla administrativa única;

– simplificar el transporte marítimo de mercancías peligrosas considerando equivalentes, en los Estados miembros de la Unión Europea, determinadas normas del Código IMDG (transporte marítimo de mercancías peligrosas) y las normas del ADR/RID (transporte de mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril).

Las dos primeras medidas podrían aplicarse y coordinarse en el contexto de propuestas más amplias, especialmente las que deberán incluirse en el programa de acción para la creación de sistemas marítimos electrónicos en 2009.

Además, debe recomendarse a los Estados miembros que apliquen nuevas medidas cada vez que las condiciones locales así lo permitan de forma eficiente. Se trata, por ejemplo, de:

– coordinar las inspecciones realizadas en los puertos por los distintos servicios administrativos («ventanilla administrativa única»);

– ampliar el alcance de los certificados de exención del practicaje;

– autorizar el uso de la lengua más corriente en el transporte marítimo como alternativa a las lenguas nacionales en los intercambios administrativos;

– crear en los puertos zonas reservadas al transporte marítimo de corta distancia para facilitar sus operaciones.

Esta combinación de medidas y su aplicación coordinada permitirán ahorrar costes y obtener una mayor productividad, garantizando a su vez que estén disponibles los datos esenciales.

La información sobre las mercancías sujetas a control aduanero o de otra índole (productos animales, veterinarios y fitosanitarios) seguirá disponible y deberá presentarse en controles puntuales.

Este paquete de medidas permitirá una reducción de la carga administrativa que se estima en 2 400 millones de euros, con unos beneficios ambientales que oscilarán entre 182 y 365 millones de euros en el período 2009-2040. Se estima que el coste de concepción,

---

[2] Directiva del Consejo de 11 de diciembre de 1989 relativa a los controles veterinarios aplicables en los intercambios intracomunitarios con vistas a la realización del mercado interior (DO L 395 de 30.12.1989, p. 13).

[3] Directiva 90/425/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1990, relativa a los controles veterinarios y zootécnicos aplicables en los intercambios intracomunitarios de determinados animales vivos y productos con vistas a la realización del mercado interior (DO L 224 de 18.8.1990, p. 29).

[4] Directiva 2000/29/CE del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a las medidas de protección contra la introducción en la Comunidad de organismos nocivos para los vegetales o productos vegetales y contra su propagación en el interior de la Comunidad (DO L 169 de 10.7.2000, p. 1).

desarrollo y aplicación de estas medidas ascenderá a 617 millones de euros. Lo sufragarán los operadores económicos, esencialmente las autoridades portuarias y las compañías navieras. El coste para las administraciones nacionales será insignificante.

Con este enfoque no se corre el riesgo de reducir las normas actuales, por lo que se preservan los objetivos fundamentales de los reglamentos sobre aduanas y seguridad.

En cambio se reducirán los costes en que incurren las empresas de varios Estados miembros y, por ende, los consumidores.