Asinado dixitalmente por:
Rexistro electrónico
Data: 19/03/2024 01:38:11
Razón: Rexistro electrónico
Localización: Parlamento de Galicia

PARLAMENTO DE GALICIA

BOLETÍN OFICIAL DO **PARLAMENTO DE GALICIA**

XII lexislatura
Número 1
19 de marzo de 2024

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

SUMARIO

1. Procedementos parlamentarios

1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos
1.5.4. De ámbito europeo
1.5.4.1. Unión Europea

Resolución da Presidencia, do 18 de marzo de 2024, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifican os Regulamentos (UE) 2021/522, (UE) 2021/1057, (UE) 2021/1060, (UE) 2021/1139, (UE) 2021/1229, e (UE) 2021/1755 no que respecta aos cambios nos importes dos fondos para determinados programas e fondos

- 12/UECS-000006 (319) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifican os Regulamentos (UE) 2021/522, (UE) 2021/1057, (UE) 2021/1060, (UE) 2021/1139, (UE) 2021/1229, e (UE) 2021/1755 no que respecta aos cambios nos importes dos fondos para determinados programas e fondos 12

Resolución da Presidencia, do 18 de marzo de 2024, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de Directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 2005/44/CE, relativa aos servizos de información fluvial (SIF) harmonizados nas vías navegables interiores da Comunidade (COM(2024) 33 final, {SEC(2024) 38 final {SEC(2024) 15 final {SEC(2024) 16 final, 2024/0011(COD)

- 12/UECS-000007 (320) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa a Proposta de Directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 2005/44/CE, relativa aos servizos de información fluvial (SIF) harmonizados nas vías navegables interiores da Comunidade (COM(2024) 33 final, {SEC(2024) 38 final {SEC(2024) 15 final {SEC(2024) 16 final, 2024/0011(COD) 42

2. Elección e composición do Parlamento, réxime e goberno interior, organización e funcionamento

2.2. Composición do Parlamento e dos seus órganos
2.2.1. Composición do Pleno

Relación de deputados e deputadas proclamados electos por cada circunscrición 6

2.2.3. Composición da Mesa do Parlamento

Acordo do Pleno do Parlamento de Galicia, do 18 de marzo de 2024, relativo á elección dos membros da Mesa 10

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2.3. Réxime e goberno interior
2.3.3. Estatuto dos deputados
2.3.3.1. Declaracións de bens e dereitos e de actividades

Acordo da Mesa da Deputación Permanente do Parlamento, do 18 de marzo de 2024, en relación coas declaracións de actividades e de bens e dereitos dunha deputada 86

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1. Procedementos parlamentarios

1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos

1.5.4. De ámbito europeo

1.5.4.1. Unión Europea

Resolución da Presidencia, do 18 de marzo de 2024, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifican os Regulamentos (UE) 2021/522, (UE) 2021/1057, (UE) 2021/1060, (UE) 2021/1139, (UE) 2021/1229, e (UE) 2021/1755 no que respecta aos cambios nos importes dos fondos para determinados programas e fondos

- 12/UECS-000006 (319) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifican os Regulamentos (UE) 2021/522, (UE) 2021/1057, (UE) 2021/1060, (UE) 2021/1139, (UE) 2021/1229, e (UE) 2021/1755 no que respecta aos cambios nos importes dos fondos para determinados programas e fondos

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 319, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifican os Regulamentos (UE) 2021/522, (UE) 2021/1057, (UE) 2021/1060, (UE) 2021/1139, (UE) 2021/1229, e (UE) 2021/1755 no que respecta aos cambios nos importes dos fondos para determinados programas e fondos.

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (nos BOPG núms. 276, do 16 de xullo de 2010 e 446, do 7 de abril de 2011), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia.*

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa da Deputación Permanente, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa da Deputación Permanente que teña lugar.

Santiago de Compostela, 18 de marzo de 2024
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Resolución da Presidencia, do 18 de marzo de 2024, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de Directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 2005/44/CE, relativa aos servizos de información fluvial (SIF) harmonizados nas vías navegables interiores da Comunidade (COM(2024) 33 final, {SEC(2024) 38 final {SEC(2024) 15 final {SEC(2024) 16 final, 2024/0011(COD)

- 12/UECS-000007 (320) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa a Proposta de Directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 2005/44/CE, relativa aos servizos de información fluvial (SIF) harmonizados nas vías navegables interiores da Comunidade (COM(2024) 33 final, {SEC(2024) 38 final {SEC(2024) 15 final {SEC(2024) 16 final, 2024/0011(COD)

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 320, escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na Proposta de Directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 2005/44/CE, relativa aos servizos de información fluvial (SIF) harmonizados nas vías navegables interiores da Comunidade (COM(2024) 33 final, {SEC(2024) 38 final {SEC(2024) 15 final {SEC(2024) 16 final, 2024/0011(COD)

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (nos BOPG núms. 276, do 16 de xullo de 2010 e 446, do 7 de abril de 2011), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia.*

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa da Deputación Permanente, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa da Deputación Permanente que teña lugar.

Santiago de Compostela, 18 de marzo de 2024
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2. Elección e composición do Parlamento, réxime e goberno interior, organización e funcionamento

2.2. Composición do Parlamento e dos seus órganos

2.2.1. Composición do Pleno

O Parlamento de Galicia constituíuse o día 18 de marzo de 2024, e para xeral coñecemento ordénase a publicación da relación de deputadas e deputados electos que adquiriron a súa condición plena.

Relación de deputados e deputadas proclamados electos por cada circunscrición

Provincia da Coruña

- Polo PARTIDO POPULAR (PP):

1. Diego Calvo Pouso
2. Paula Prado del Río
3. María Ángeles Vázquez Mejuto
4. Martina Aneiros Barros
5. Borja Verea Fraiz
6. Ethel María Vázquez Mourelle
7. Fabiola García Martínez
8. Miguel Corgos López-Prado
9. María Jesús Lorenzana Somoza
10. Gonzalo Trenor López
11. Roberto Rodríguez Martínez
12. Carmen María Pomar Tojo
13. Rubén Lorenzo Gómez

- Polo BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG):

1. Ana Belén Pontón Mondelo
2. Mercedes Queixas Zas
3. Rosana Pérez Fernández
4. Ramón Tomás Fernández Alfonzo
5. José Daniel Pérez López
6. Iria Carreira Pazos
7. Óscar Insua Lema
8. Iria Taibo Corsanego
9. José Manuel Golpe Acuña

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

- Polo PARTIDO DOS SOCIALISTAS DE GALICIA-PSOE (PSdeG-PSOE):

1. Patricia Iglesias Rey
2. Julio Ernesto Abalde Alonso
3. Silvia Longueira Castro

Provincia de Lugo

- Polo PARTIDO POPULAR (PP):

1. María Elena Candia López
2. Javier Arias Fouz
3. Alfonso Villares Bermúdez
4. Cristina Sanz Arias
5. José Manuel Mato Díaz
6. Raquel Arias Rodríguez
7. José Manuel Balseiro Orol
8. Enrique Barreiro Sánchez

- Polo BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG):

1. Olalla Rodil Fernández
2. Daniel Castro García
3. Montserrat Valcárcel Armesto
4. Iago Suárez Fernández

- Polo PARTIDO DOS SOCIALISTAS DE GALICIA-PSOE (PSdeG-PSOE):

1. José Ramón Gómez Besteiro
2. Lara Méndez López

Provincia de Ourense

- Polo PARTIDO POPULAR (PP):

1. Elena Rivo López
2. María Victoria Núñez López
3. José González Vázquez
4. Miguel Ángel Santalices Vieira
5. Gabriel Alén Castro
6. Noelia Pérez López
7. Antonio Rodríguez Miranda
8. María Sol Díaz Mouteira

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

- Polo BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG):

1. Noa Presas Bergantiños
2. Iago Tabarés Pérez-Piñeiro
3. Sonia Vidal Lamas
4. Secundino Fernández Fernández

- Polo PARTIDO DOS SOCIALISTAS DE GALICIA-PSOE (PSdeG-PSOE):

1. María del Carmen Rodríguez Dacosta

- Por DEMOCRACIA OURENSANA (DO):

1. Armando Ojea Bouzo

Provincia de Pontevedra

- Polo PARTIDO POPULAR (PP):

1. Alfonso Rueda Valenzuela
2. Patricia García González
3. María Martínez Allegue
4. Román Rodríguez González
5. Julio García Comesaña
6. José Alberto Pazos Couñago
7. Raúl Santamaría González
8. Marta Mariño Regueiro
9. María Dolores Hermelo Piñeiro
10. María Deza Martínez
11. Silvestre José Balseiros Guinarte

- Polo BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG):

1. Xosé Luís Bará Torres
2. María Montserrat Prado Cores
3. Alexandra Fernández Gómez
4. Paulo Ríos Santomé
5. Carmela González Iglesias
6. María Cristina Fernández Davila
7. Brais Ruanova Vilas-Boas
8. Ariadna Fernández González

- Polo PARTIDO DOS SOCIALISTAS DE GALICIA-PSOE (PSdeG-PSOE):

1. María Elena Espinosa Mangana
2. Carlos López Font
3. Paloma Castro Rey

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Relación de deputadas e deputados por orde alfabética

1.	Julio Ernesto Abalde Alonso	S
2.	Gabriel Alén Castro	P
3.	Martina Aneiros Barros	P
4.	Javier Arias Fouz	P
5.	Raquel Arias Rodríguez	P
6.	José Manuel Balseiro Orol	P
7.	Silvestre José Balseiros Guinarte	P
8.	Xosé Luís Bará Torres	BNG
9.	Enrique Barreiro Sánchez	P
10.	Diego Calvo Pouso	P
11.	María Elena Candia López	P
12.	Iria Carreira Pazos	BNG
13.	Daniel Castro García	BNG
14.	Paloma Castro Rey	S
15.	Miguel Corgos López-Prado	P
16.	María Deza Martínez	P
17.	María Sol Díaz Mouteira	P
18.	María Elena Espinosa Mangana	S
19.	Ramón Tomás Fernández Alfonzo	BNG
20.	María Cristina Fernández Davila	BNG
21.	Secundino Fernández Fernández	BNG
22.	Alexandra Fernández Gómez	BNG
23.	Ariadna Fernández González	BNG
24.	Julio García Comesaña	P
25.	Patricia García González	P
26.	Fabiola García Martínez	P
27.	José Manuel Golpe Acuña	BNG
28.	José Ramón Gómez Besteiro	S
29.	Carmela González Iglesias	BNG
30.	José González Vázquez	P
31.	María Dolores Hermelo Piñeiro	P
32.	Patricia Iglesias Rey	S
33.	Óscar Insua Lema	BNG
34.	Silvia Longueira Castro	S
35.	Carlos López Font	S
36.	María Jesús Lorenzana Somoza	P
37.	Rubén Lorenzo Gómez	P
38.	Marta Mariño Regueiro	P
39.	María Martínez Allegue	P
40.	José Manuel Mato Díaz	P
41.	Lara Méndez López	S
42.	María Victoria Núñez López	P
43.	Armando Ojea Bouzo	DO
44.	José Alberto Pazos Couñago	P

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

45. Rosana Pérez Fernández	BNG
46. José Daniel Pérez López	BNG
47. Noelia Pérez López	P
48. Carmen María Pomar Tojo	P
49. Ana Belén Pontón Mondelo	BNG
50. María Montserrat Prado Cores	BNG
51. Paula Prado del Río	P
52. Noa Olalla Presas Bergantiños	BNG
53. Mercedes Queixas Zas	BNG
54. Paulo Ríos Santomé	BNG
55. Elena Rivo López	P
56. Olalla Rodil Fernández	BNG
57. María del Carmen Rodríguez Dacosta	S
58. Román Rodríguez González	P
59. Roberto Rodríguez Martínez	P
60. Antonio Rodríguez Miranda	P
61. Brais Ruanova Vilas-Boas	BNG
62. Alfonso Rueda Valenzuela	P
63. Miguel Ángel Santalices Vieira	P
64. Raúl Santamaría González	P
65. Cristina Sanz Arias	P
66. Iago Suárez Fernández	BNG
67. Iago Tabarés Pérez-Piñeiro	BNG
68. Iria Taibo Corsanego	BNG
69. Gonzalo Trenor López	P
70. Montserrat Valcárcel Armesto	BNG
71. María Ángeles Vázquez Mejuto	P
72. Ethel María Vázquez Mourelle	P
73. Borja Verea Fraiz	P
74. Sonia Vidal Lamas	BNG
75. Alfonso Villares Bermúdez	P

Santiago de Compostela,18 de marzo de 2024
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

2.2.3. Composición da Mesa do Parlamento

Acordo do Pleno do Parlamento de Galicia, do 18 de marzo de 2024, relativo á elección dos membros da Mesa

O Parlamento de Galicia, na sesión constitutiva que tivo lugar o día 18 de marzo de 2024, conforme o disposto nos artigos 4.2 e 36 do Regulamento da Cámara, procedeu á elección da Mesa, que queda integrada polas seguintes persoas:

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Presidente: Miguel Ángel Santalices Vieira
(Partido Popular)

Vicepresidenta 1ª: María Elena Candia López
(Partido Popular)

Vicepresidenta 2ª: María Montserrat Prado Cores
(Bloque Nacionalista Galego)

Secretaria: Ethel María Vázquez Mourelle
(Partido Popular)

Vicesecretaria: Patricia Iglesias Rey
(Partido dos Socialistas de Galicia-PSOE)

Santiago de Compostela, 18 de marzo de 2024
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

2.3. Réxime e goberno interior
2.3.3. Estatuto dos deputados
2.3.3.1. Declaracións de bens e dereitos e de actividades

Acordo da Mesa da Deputación Permanente do Parlamento, do 18 de marzo de 2024, en relación coas declaracións de actividades e de bens e dereitos dunha deputada

— 177 Declaración de bens e dereitos, por cesamento na condición de deputada, de dona Patricia Otero Rodríguez (12/DBEN-000024).

A Mesa da Deputación Permanente toma coñecemento e acorda a publicación no *Boletin Oficial do Parlamento de Galicia* e no Portal de transparencia da Cámara.

Santiago de Compostela, 18 de marzo de 2024
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Parlamento de Galicia
Lexislatura XII
Entrada: 319 15-03-2024 13:28:48
12/UECS-000006

Desde : cmue@congreso.es

Creado : 15/03/2024

Caducidad : 15/04/2024

Tamaño : 490.5 kB

Asunto : Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2021/522, (UE) 2021/1057, (UE) 2021/1060, (UE) 2021/1139, (UE) 2021/1229, y (UE) 2021/1755 en lo que respecta a los cambios en los importes de l

Mensaje :
En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad. Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 24/2009, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea. Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informamos de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es
SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA Les recordamos que los ficheros compartidos mediante FileSender se eliminan automáticamente al cabo de 30 días.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 29.2.2024
COM(2024) 100 final

2024/0060 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican los

Reglamentos (UE) 2021/522,
(UE) 2021/1057,
(UE) 2021/1060,
(UE) 2021/1139,
(UE) 2021/1229,

y

(UE) 2021/1755 en lo que respecta a los cambios en los importes de los fondos para determinados programas y fondos

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- Razones y objetivos de la propuesta

El 20 de junio de 2023, la Comisión adoptó una propuesta de revisión intermedia del marco financiero plurianual[1] (MFP) destinada a reforzar el presupuesto a largo plazo de la UE para aumentar la resiliencia y el liderazgo de la Unión ante las prioridades y necesidades más urgentes, en particular para reforzar el apoyo de la UE a Ucrania.

El 29 de febrero de 2024, el Consejo adoptó una modificación del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093[2] en el marco de la revisión intermedia del MFP, con la aprobación del Parlamento Europeo.

La revisión del MFP incluye aumentos de recursos para varios programas de la UE. A fin de mitigar el impacto de la revisión del MFP en los presupuestos nacionales, estos aumentos se compensarán en parte con reasignaciones y reordenaciones de prioridades dentro del presupuesto de la UE. El aumento neto de la financiación para nuevas prioridades asciende a 21 000 millones EUR hasta el final de este MFP.

Esto requiere modificar los límites máximos de gasto, así como, en algunos casos, modificar las disposiciones presupuestarias de los actos legislativos por los que se establecen los programas e instrumentos afectados, de conformidad con el punto 18 del Acuerdo Interinstitucional de 16 de diciembre de 2020[3] por lo que se refiere a la incorporación de disposiciones financieras a actos legislativos.

Los siguientes Reglamentos deben modificarse como reducciones adecuadas de las dotaciones financieras de los programas que van más allá de la flexibilidad prevista en dicho Acuerdo Interinstitucional:

– Reglamento (UE) 2021/522 del Parlamento Europeo y del Consejo[4],

– Reglamento (UE) 2021/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo[5],

– Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo[6],

---

1 COM(2023) 337 final de 20.6.2023:

2 Reglamento (UE, Euratom) 2024/765 del Consejo, de 29 de febrero de 2024, por el que se modifica el Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 (DO L 2024/765 de 29.2.2024).

3 Acuerdo Interinstitucional, de 16 de diciembre de 2020, entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera, así como sobre nuevos recursos propios, en particular una hoja de ruta para la introducción de nuevos recursos propios (DO L 433I de 22.12.2020, p. 28).

4 Reglamento (UE) 2021/522 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de marzo de 2021, por el que se establece un programa de acción de la Unión en el ámbito de la salud («programa UEproSalud») para el período 2021-2027 y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 282/2014 (DO L 107 de 26.3.2021, p. 1).

5 Reglamento (UE) n.º 2021/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo Social Europeo Plus (FSE+) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1296/2013 (DO L231 de 30.6.2021, p. 21)

6 Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

– Reglamento (UE) 2021/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo[7],

– Reglamento (UE) 2021/1229 del Parlamento Europeo y del Consejo[8],

– Reglamento (UE) 2021/1755 del Parlamento Europeo y del Consejo[9],

Además, existe una enmienda paralela que aumenta la dotación financiera del Instrumento de Gestión de Fronteras y Visados (IGFV), que no se incluye en la presente propuesta debido a las diferentes normas de votación.

Existe una necesidad apremiante de dotar a la Unión de una financiación adecuada y de proporcionar seguridad jurídica a la preparación del proyecto de presupuesto de la Unión para el ejercicio 2025, así como a la programación financiera para los años 2026 y 2027. Por consiguiente, la Comisión pide al Parlamento Europeo y al Consejo que garanticen una rápida adopción mediante un procedimiento de adopción urgente.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La propuesta se basa en el artículo 43, apartado 2, el artículo 164, el artículo 168, apartado 5, el artículo 175 y el artículo 177 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE»), que constituyen las bases jurídicas pertinentes para las disposiciones específicas de los Reglamentos que deben modificarse.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La presente propuesta se ajusta al principio de subsidiariedad, ya que solo afecta a las disposiciones presupuestarias de los reglamentos que deben modificarse, no a su ámbito de aplicación, objetivo o modo de ejecución.

• Proporcionalidad

La presente propuesta respeta el principio de proporcionalidad, ya que se limita a los cambios estrictamente necesarios para dar efecto a la modificación del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093.

• Elección del instrumento

Los reglamentos enumerados deben modificarse a través de un Reglamento para dar efecto a la modificación del Reglamento 2020/2093 del Consejo. La inclusión de todas las modificaciones necesarias (excepto la del Instrumento de Gestión de Fronteras y Visados) en una única propuesta legislativa tiene por objeto garantizar un proceso de negociación coherente y facilitar la adopción urgente por parte del legislador.

Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados (DO L 231 de 30.6.2021, p. 159).

7 Reglamento (UE) 2021/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/1004 (DO L 247 de 13.7.2021, p. 1).

8 Reglamento (UE) 2021/1229 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de julio de 2021, relativo al instrumento de préstamo al sector público en el marco del Mecanismo para una Transición Justa (DO L 274 de 30.7.2021, p. 1).

9 Reglamento (UE) 2021/1755 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2021, por el que se establece la Reserva de Adaptación al Brexit (DO L 357 de 8.10.2021, p. 1).

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La modificación del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 incluye refuerzos de varios programas y prioridades, cuyo impacto en los presupuestos nacionales se mitiga mediante reasignaciones de fondos de un conjunto de programas de la UE. La presente propuesta tiene por objeto llevar a cabo estas reasignaciones.

En el marco de la Rúbrica 2a, la presente propuesta dará lugar a una reducción de los recursos asignados a las inversiones interregionales en innovación en 75 000 000 EUR a precios corrientes (64 020 145 EUR a precios de 2018), la Iniciativa Urbana Europea en 55 000 000 EUR a precios corrientes (46 929 686 EUR a precios de 2018) y la Cooperación Transnacional del FSE+ en 65 000 000 EUR a precios corrientes (55 473 996 EUR a precios de 2018). También permitirá reducir el importe utilizado como asistencia técnica a iniciativa de la Comisión; la reducción se estima en 210 000 000 EUR a precios corrientes (178 656 655 EUR a precios de 2018) para el período 2025-2027.

En el marco de la Subrúbrica 2b, se propone reducir el importe del programa UEproSalud en 1 000 000 000 EUR a precios corrientes (845 000 000 a precios de 2018) para el período 2025-2027 a partir del ajuste específico del programa definido en el artículo 5 y en el anexo II del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo[10].

En la Rúbrica 3, se propone reducir los recursos asignados al instrumento de préstamo al sector público en 150 000 000 EUR. Los recursos de gestión directa e indirecta del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) para el período 2025-2027 se reducirán en 105 000 000 EUR.

En lo que respecta a los instrumentos especiales, se propone reducir los recursos asignados provisionalmente a la Reserva de Adaptación al *Brexit* en 584 264 090 EUR.

El citado aumento se expresa a precios corrientes y establece un límite para los importes de los créditos de compromiso que deben incluirse en los presupuestos anuales de los años 2025, 2026 y 2027.

4. OTROS ELEMENTOS

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

Las modificaciones propuestas tienen por objeto dar efectos a la revisión intermedia del MFP y no tienen por objeto modificar las obligaciones de seguimiento y notificación de los reglamentos que está previsto modificar.

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

La propuesta se limita a la introducción de modificaciones específicas de los reglamentos existentes. Su objetivo es dar efecto a la revisión intermedia del MFP, además del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093.

Se proponen los siguientes cambios:

[10] Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo, de 17 de diciembre de 2020, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 (DO L 433I de 22.12.2020, p. 11).

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Modificaciones del Reglamento (UE) 2021/522 para ajustar la asignación adicional a la dotación financiera para el programa UEproSalud mediante una reducción de 1 000 000 000 EUR a precios corrientes, y en particular:

– En el artículo 5, apartado 2, el ajuste específico del programa previsto en el artículo 5 del Reglamento MFP, expresado a precios de 2018, se reduce de 2 900 000 000 EUR a 2 055 000 000 EUR.

Modificación del Reglamento (UE) 2021/1057 para reducir la dotación financiera de los programas de cooperación transnacional del Fondo Social Europeo Plus (FSE+) en 65 000 000 EUR a precios corrientes (55 473 996 EUR a precios de 2018), y en particular:

– En el artículo 5, apartado 2, la asignación inicial de 175 000 000 EUR a precios de 2018 para la parte de cooperación transnacional del Fondo Social Europeo Plus (FSE+) se reduce en 55 473 996 EUR a precios de 2018.

Modificaciones del Reglamento (UE) 2021/1060 para reducir las dotaciones financieras de las inversiones interregionales en innovación (I3) en 75 000 000 EUR a precios corrientes (64 020 145 EUR a precios de 2018), la Iniciativa Urbana Europea en 55 000 000 EUR a precios corrientes (46 929 686 EUR a precios de 2018), los programas de cooperación transnacional del FSE+ en 65 000 000 EUR a precios corrientes (55 473 996 EUR a precios de 2018) y para ajustar la tasa de asistencia técnica correspondiente. En particular:

– En el artículo 109, se modifica el apartado 3 para fijar la asignación para asistencia técnica a iniciativa de la Comisión en hasta el 0,35 % de los recursos destinados a la cohesión económica, social y territorial, a fin de permitir recortes en la asistencia técnica a iniciativa de la Comisión.

– En el artículo 110, apartado 1, se modifica la letra f) para reducir la asignación para inversiones interregionales en innovación en 75 000 000 EUR a precios corrientes, el apartado 4 se modifica para reducir la asignación para la Iniciativa Urbana Europea en 55 000 000 EUR a precios corrientes, y el apartado 5 se modifica para reducir la asignación para la cooperación transnacional en el marco del FSE+ en 65 000 000 EUR a precios corrientes.

Modificaciones del Reglamento (UE) 2021/1139 para reducir en 105 000 000 EUR a precios corrientes la dotación financiera del FEMPA en régimen de gestión directa e indirecta, en particular:

– En el artículo 7, se modifica el apartado 1 para fijar la dotación financiera para la gestión directa e indirecta en el marco del FEMPA por un importe de 692 000 000 EUR a precios corrientes.

Modificaciones del Reglamento (UE) 2021/1229 para reducir en 150 000 000 EUR a precios corrientes los recursos del presupuesto de la Unión para el instrumento de préstamo al sector público y rebajar a cero los recursos disponibles para el año 2025-2027, en particular:

– en el artículo 5, apartado 1, se modifica la letra a) para reducir los recursos del presupuesto de la Unión de 250 000 000 EUR a 100 000 000 EUR a precios corrientes.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Modificaciones del Reglamento (UE) 2021/1755 para reducir la asignación provisional restante disponible en 2025 en 584 264 090 EUR a precios corrientes y, en particular:

– en el artículo 4, se modifica el apartado 2 para reducir los recursos máximos a 584 264 090 EUR. El apartado 3, párrafo primero, letra b), se modifica para reflejar dicha reducción.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2024/0060 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican los

Reglamentos (UE) 2021/522,
(UE) 2021/1057,
(UE) 2021/1060,
(UE) 2021/1139,
(UE) 2021/1229,

y

(UE) 2021/1755 en lo que respecta a los cambios en los importes de los fondos para determinados programas y fondos

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 43, apartado 2, su artículo 164, su artículo 168, apartado 5, su artículo 175 y su artículo 177,

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[1],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[2],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Desde la adopción de los Reglamentos (UE) 2021/522[3], (UE) 2021/1057[4], (UE) 2021/1060[5], (UE) 2021/1139[6], (UE) 2021/1229[7] y (UE) 2021/1755[8] del Parlamento

---

1 DO C de , p. .

2 DO C de , p. .

3 Reglamento (UE) 2021/522 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de marzo de 2021, por el que se establece un programa de acción de la Unión en el ámbito de la salud («programa UEproSalud») para el período 2021-2027 y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 282/2014 (DO L 107 de 26.3.2021, p. 1 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/522/oj).

4 Reglamento (UE) n.º 2021/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo Social Europeo Plus (FSE+) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1296/2013 (DO L231 de 30.6.2021, p. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1057/oj)

5 Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Europeo y del Consejo, se han producido acontecimientos geopolíticos sin precedentes, desencadenados por la guerra ilegal de agresión de Rusia contra Ucrania, la consiguiente crisis energética y el consiguiente aumento de la inflación y los tipos de interés. Estos acontecimientos geopolíticos y económicos han traído consigo nuevas emergencias que debemos abordar para cumplir las prioridades y necesidades comunes de la Unión. Teniendo en cuenta el casi total agotamiento de las limitadas flexibilidades presupuestarias y los límites alcanzados por las posibilidades de reasignación, el marco financiero plurianual (MFP) tuvo que ampliarse para el período 2024-2027 a fin de disponer de los recursos financieros más necesarios para responder a retos urgentes y comunes.

(2) A raíz de la propuesta de la Comisión de revisión específica del MFP 2021-2027[9], el Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093[10] del Consejo fue modificado por el Reglamento (UE, Euratom) 224/765 del Consejo el 29 de febrero de 2024[11].

(3) Para dar efecto a la revisión del MFP, deben modificarse determinados reglamentos sectoriales, además del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093.

(4) Debe reducirse la asignación adicional al programa UEproSalud en virtud del Reglamento (UE) 2021/522 resultante del ajuste específico del programa previsto en el artículo 5 del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093.

(5) Debe reducirse la asignación inicial para la parte de cooperación transnacional del Fondo Social Europeo Plus (FSE+) prevista en el Reglamento (UE) 2021/1057.

(6) La asignación para la Iniciativa Urbana Europea, las inversiones interregionales en innovación y la parte de cooperación transnacional del FSE+, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2021/1060, debe reducirse y debe ajustarse en consecuencia el límite máximo para la asistencia técnica.

(7) Debe reducirse la dotación financiera para la gestión directa e indirecta en virtud del Reglamento (UE) 2021/1139.

(8) Debe reducirse el importe total del componente de subvención del instrumento de préstamo al sector público que se financiará con cargo al presupuesto de la Unión para

---

Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados (DO L 231 de 30.6.2021, p. 159, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj).

6 Reglamento (UE) 2021/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/1004 (DO L 247 de 13.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1139/oj).

7 Reglamento (UE) 2021/1229 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de julio de 2021, relativo al instrumento de préstamo al sector público en el marco del Mecanismo para una Transición Justa (DO L 274 de 30.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1229/oj).

8 Reglamento (UE) 2021/1755 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2021, por el que se establece la Reserva de Adaptación al Brexit (DO L 357 de 8.10.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1755/oj).

9 COM(2023) 337 final, de 20.06.2023

10 Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo, de 17 de diciembre de 2020, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 (DO L 433I de 22.12.2020, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

11 Reglamento (UE, Euratom) 2024/765 del Consejo, de 29 de febrero de 2024, por el que se modifica el Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 (DO L 2024/765 de 29.2.2024, ELI:http://data.europa.eu/eli/reg/2024/765/oj).

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

el período del MFP 2021-2027 de conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093.

(9) Deben reducirse los recursos máximos de la Reserva de Adaptación al *Brexit* previstos en el Reglamento (UE) 2021/1755.

(10) Las dotaciones financieras globales establecidas en los Reglamentos (UE) 2021/1057, (UE) 2021/1060 y (UE) 2021/1139 deben leerse a la luz de las reducciones aplicadas por el presente Reglamento a partes de estos programas.

(11) Procede, por tanto, modificar los Reglamentos (UE) 2021/522, (UE) 2021/1057, (UE) 2021/1060, (UE) 2021/1139, (UE) 2021/1229 y (UE) 2021/1755 consecuentemente.

(12) Habida cuenta de la urgente necesidad de dotar a la Unión de una financiación adecuada, conviene aplicar la excepción al plazo de ocho semanas prevista en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al Tratado de la Unión, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

(13) Dada la urgencia de prestar la ayuda necesaria, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el artículo 5 del Reglamento (UE) 2021/522, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Como resultado del ajuste específico del Programa previsto en el artículo 5 del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 (*), el importe a que se refiere el apartado 1 del presente artículo se incrementará con una asignación adicional de 2 055 000 000 EUR a precios de 2018, tal como se especifica en el anexo II de dicho Reglamento.

* Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo, de 17 de diciembre de 2020, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 (DO L 433I de 22.12.2020, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).».

Artículo 2

En el artículo 5 del Reglamento (UE) 2021/1057, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La parte de la dotación financiera para la ejecución del capítulo del FSE+ en régimen de gestión compartida para contribuir al objetivo de inversión para el empleo y el crecimiento en los Estados miembros y regiones, tal como establece el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento (UE) 2021/1060, será de 87 319 331 844 EUR a precios de 2018, de los que 119 526 004 EUR se asignarán a la cooperación transnacional para acelerar la transferencia de soluciones innovadoras y facilitar su aplicación a mayor escala, tal como se establece en el artículo 25, letra i), del presente Reglamento, y 472 980 447 EUR, a precios de 2018, se destinarán a la financiación adicional de las regiones ultraperiféricas identificadas en el artículo 349 del TFUE y las

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

regiones de nivel NUTS 2 que reúnan los criterios establecidos en el artículo 2 del Protocolo n.º 6 sobre las disposiciones especiales relativas al objetivo n.º 6 en el marco de los Fondos estructurales en Finlandia, Noruega y Suecia del Acta de Adhesión de 1994.».

Artículo 3

El Reglamento (UE) 2021/1060 se modifica como sigue:

1) En el artículo 109, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Se asignará hasta el 0,35 % de los recursos a que se refiere el apartado 1, párrafos primero y segundo, del presente artículo, tras la deducción de las ayudas al Mecanismo «Conectar Europa» contempladas en el artículo 110, apartado 3, a la asistencia técnica a iniciativa de la Comisión.».

2) El artículo 110 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, la letra f) se sustituye por el texto siguiente:

«f) el 0,1 % (es decir, un total de 435 979 855 EUR a precios de 2018) para inversiones interregionales en innovación;»;

b) los apartados 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:

«4. 353 070 314 EUR a precios de 2018 de los recursos destinados al objetivo de inversión en empleo y crecimiento se asignarán a la Iniciativa Urbana Europea en régimen de gestión directa o indirecta de la Comisión.

5. 119 526 004 EUR a precios de 2018 de los recursos del FSE+ destinados al objetivo de inversión en empleo y crecimiento se asignarán a la cooperación transnacional en apoyo de soluciones innovadoras en régimen de gestión directa o indirecta.».

Artículo 4

En el artículo 7 del Reglamento (UE) 2021/1139, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La parte de la dotación financiera en régimen de gestión directa e indirecta, tal como se especifica en el título III, será de 692 000 000 EUR a precios corrientes.».

Artículo 5

En el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1229, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) los recursos del presupuesto de la Unión por un importe de 100 000 000 EUR a precios corrientes, y».

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Artículo 6

El artículo 4 del Reglamento (UE) 2021/1755 se modifica como sigue:

1) El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

> «2. *Los recursos máximos de la Reserva serán de 4 886 170 910 EUR a precios corrientes.*».

2) En el apartado 3, el texto de la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

> *«b) en 2025 se pondrá a disposición un importe residual asignado provisionalmente, de conformidad con el artículo 12.*».

Artículo 7

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

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo Por el Consejo
El Presidente/La Presidenta *El Presidente/La Presidenta*

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

Índice

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA 1

Además, existe una enmienda paralela que aumenta la dotación financiera del Instrumento de Gestión de Fronteras y Visados (IGFV), que no se incluye en la presente propuesta debido a las diferentes normas de votación. 2

Existe una necesidad apremiante de dotar a la Unión de una financiación adecuada y de proporcionar seguridad jurídica a la preparación del proyecto de presupuesto de la Unión para el ejercicio 2025, así como a la programación financiera para los años 2026 y 2027. Por consiguiente, la Comisión pide al Parlamento Europeo y al Consejo que garanticen una rápida adopción mediante un procedimiento de adopción urgente. 2

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD 2

- Base jurídica 2
- Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva) 2
- Proporcionalidad 2
- Elección del instrumento 2

3. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS 3

4. OTROS ELEMENTOS 3

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información 3

Las modificaciones propuestas tienen por objeto dar efectos a la revisión intermedia del MFP y no tienen por objeto modificar las obligaciones de seguimiento y notificación de los reglamentos que está previsto modificar. 3

- Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta 3

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA 3

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa 3

1.2. Política(s) afectada(s) 3

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a: 3

1.4. Objetivo(s) 3

1.4.1. Objetivo(s) general(es) 3

1.4.2. Objetivo(s) específico(s) 5

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados 5

1.4.4. Indicadores de rendimiento 5

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa 6

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa 6

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o 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. 6

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores 6

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados 6

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluido el margen de redistribución 6

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa 7

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s) 7

2. MEDIDAS DE GESTIÓN 8

2.1. Normas en materia de seguimiento e informes 8

2.2. Sistema(s) de gestión y de control 8

2.2.1. Justificación del modo o modos de gestión, los mecanismos de ejecución de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuesta 8

2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o sistemas de control interno establecidos para mitigarlos 8

2.2.3. Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre) 8

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades 8

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA 9

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s) 9

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos 11

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones 11

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones 14

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos 16

3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente 17

3.2.5. Contribución de terceros 17

3.3. Incidencia estimada en los ingresos 18

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2021/522, (UE) 2021/1057, (UE) 2021/1060, (UE) 2021/1139, (UE) 2021/1229, y (UE) 2021/1755 en lo que respecta a los cambios en los importes de los fondos para determinados programas y fondos

1.2. Política(s) afectada(s)

05 Desarrollo regional y cohesión

06 Recuperación y resiliencia

07 Invertir en las personas, la cohesión social y los valores

08 Agricultura y política marítima

16 Gastos al margen de los techos anuales establecidos en el marco financiero plurianual (artículo 16 02 03 - Reserva de Adaptación al *Brexit*)

30 Reservas (artículo 30 04 03 - Reserva de Adaptación al *Brexit*)

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

☐ **una acción nueva**

☐ **una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria**[22]

☐ **la prolongación de una acción existente**

☐ **una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra/una nueva acción**

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

El 29 de febrero de 2024, el Consejo adoptó una modificación del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 a raíz de la revisión intermedia del marco financiero plurianual 2021-2027.

La revisión del MFP incluye aumentos de recursos para varios programas de la UE. A fin de mitigar el impacto de la revisión del MFP en los presupuestos nacionales, estos aumentos se compensarán en parte con reasignaciones y reordenaciones de prioridades dentro del presupuesto de la UE. El aumento neto de la financiación para nuevas prioridades asciende a 21 000 millones EUR hasta el final de este MFP.

Esto requiere modificar los límites máximos de gasto, así como, en algunos casos, modificar las disposiciones presupuestarias de los actos legislativos por los que se establecen los programas e instrumentos afectados, de conformidad con el punto 18 del Acuerdo Interinstitucional de 16 de diciembre de 2020 por lo que se refiere a la incorporación de disposiciones financieras a actos legislativos.

En lo que respecta a las secciones 1.4, 1.5 y 1.6, puede encontrarse información sobre los objetivos generales en las propuestas legislativas pertinentes:

[22] Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la creación de un programa de acción de la Unión en el ámbito de la salud («programa La UE por la Salud») [COM(2020) 405 final]. El programa UEproSalud contribuye a los siguientes objetivos principales:

a) mejorar y fomentar la salud en la Unión con el fin de reducir la carga de las enfermedades transmisibles y no transmisibles apoyando la promoción de la salud y la prevención de enfermedades, reduciendo las desigualdades en materia de salud, fomentado estilos de vida saludables y promoviendo el acceso a la asistencia sanitaria;

b) proteger a la población de la Unión frente a las amenazas transfronterizas graves para la salud y reforzar la capacidad de respuesta de los sistemas sanitarios y la coordinación entre los Estados miembros para hacer frente a las amenazas transfronterizas graves para la salud;

c) mejorar la disponibilidad, accesibilidad y asequibilidad en la Unión de medicamentos y productos sanitarios, así como de productos pertinentes en caso de crisis, y apoyar la innovación en relación con dichos productos;

d) reforzar los sistemas sanitarios mejorando su resiliencia y eficiencia en el uso de los recursos:

Propuesta de Reglamento por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo y Migración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Gestión de las Fronteras y Visados [COM(2018) 375 final]. La presente propuesta incluye asignaciones específicas para la Iniciativa Urbana Europea, las inversiones interregionales en innovación, la cooperación transnacional del FSE+ y un límite máximo para la asistencia técnica a iniciativa de la Comisión.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al instrumento de préstamo al sector público en el marco del Mecanismo para una Transición Justa [COM(2020) 453 final]. El instrumento de préstamo al sector público establecido en virtud de la presente propuesta constituye el tercer pilar del Mecanismo para una Transición Justa. Apoyará las inversiones públicas a través de condiciones de préstamos preferenciales. Estas inversiones beneficiarán a los territorios más negativamente afectados por la transición climática que se hayan determinado en los planes territoriales de transición justa a efectos del Fondo de Transición Justa.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece la Reserva de Adaptación al Brexit, COM(2020) 854 final. La Reserva establecida en virtud de este Reglamento prestará apoyo a los Estados miembros, las regiones y los sectores, especialmente a los más afectados por las consecuencias adversas de la retirada del Reino Unido de la Unión, mitigando así sus efectos sobre la cohesión económica, social y territorial. La Reserva aportará contribuciones financieras para cubrir total o parcialmente el gasto público adicional destinado a medidas directamente relacionadas con la retirada y realizado por los Estados miembros, especialmente por aquellos que dependen en mayor medida de las relaciones comerciales y económicas con el Reino Unido.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (COM/2018/390 final). El objetivo de la presente propuesta es el establecimiento del FEMPA para el período 2021-2027. Este fondo tiene como objetivo la financiación del presupuesto de la Unión para apoyar la política pesquera común (PPC), la política marítima de la Unión y los compromisos internacionales de la Unión en el ámbito de la gobernanza de los océanos. El FEMPA constituye un instrumento fundamental para la pesca sostenible y la conservación de los recursos biológicos marinos, para la seguridad alimentaria mediante el suministro de productos de pescado y marisco, para el crecimiento de una economía azul sostenible y para unos mares y océanos sanos, protegidos, seguros, limpios y gestionados de manera sostenible.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / los grupos destinatarios.

- La propuesta de modificación del Reglamento (UE) 2021/522 reducirá el ajuste específico del programa definido en el artículo 5 y en el anexo II del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo en 1 000 000 000 EUR a precios corrientes (845 000 000 a precios de 2018) para el período 2025-2027. Las consecuencias para las medidas aplicadas en el marco del programa se evaluarán durante la preparación del programa de trabajo anual.
- La propuesta de modificación del Reglamento (UE) 2021/1229 reducirá en 150 000 000 EUR a precios corrientes el importe total del componente de subvención del instrumento de préstamo al sector público que se financiará con cargo al presupuesto de la Unión para el período del MFP 2021-2027.
- La propuesta de modificación del Reglamento (UE) 2021/1060 reducirá la asignación para la Iniciativa Urbana Europea en 55 millones EUR a precios corrientes para las inversiones interregionales en innovación en 75 millones EUR a precios corrientes, para la cooperación transnacional del FSE+ en 65 millones EUR a precios corrientes y para la asistencia técnica a iniciativa de la Comisión en 210 millones EUR a precios corrientes.
- La propuesta de modificaciones del Reglamento (UE) 2021/1755 reducirá la asignación provisional restante de la Reserva de Adaptación al *Brexit* disponible en 2025 en 584 264 090 EUR a precios corrientes.
- La propuesta de modificación del artículo 7, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1139 reducirá la asignación para el FEMPA ejecutada en régimen de gestión directa e indirecta en 105 000 000 EUR a precios corrientes para el período 2025-2027.

1.4.4. Indicadores de rendimiento

Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

No procede

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o 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.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

No procede

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

La propuesta tiene por objeto adaptar las disposiciones presupuestarias de los actos legislativos por los que se establecen los programas e instrumentos en cuestión a la revisión del marco financiero plurianual 2021-2027, tal como se establece en la modificación del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo adoptada por el Consejo el 29 de febrero de 2024.

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluido el margen de redistribución

No procede

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

☐ **Duración limitada**

– X en vigor desde 2024 hasta 2027

– ☐ Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

☐ **Duración ilimitada**

– Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA

– y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)[23]

X **Gestión directa** a cargo de la Comisión.

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

– X por las agencias ejecutivas.

X 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 (especificar);

– ☐ el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

– ☐ los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 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;

– ☐ organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del TUE, 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

[23] Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Normas en materia de seguimiento e informes

Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.

Puede encontrarse información en las fichas de financiación legislativas de las propuestas legislativas pertinentes de los programas (véase el punto 1.4.1).

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del modo o modos de gestión, los mecanismos de ejecución de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuesta

Puede encontrarse información en las fichas de financiación legislativas de las propuestas legislativas pertinentes de los programas (véase el punto 1.4.1).

2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o sistemas de control interno establecidos para mitigarlos

2.2.3. Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

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

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND.[24]	de países de la AELC[25]	de países candidatos y candidatos potenciales [26]	de otros terceros países	otros ingresos afectados
Subrúbrica 2b Título 6 - Recuperación y resiliencia	06 01 05 01 Gastos de apoyo al Programa UEproSalud 06 06 01 - Programa UEproSalud	CND/ CD	SÍ	SÍ	SÍ	NO
Subrúbrica 2a Título 05 - Desarrollo regional y cohesión	05 02 01 08 - Inversiones interregionales en innovación 05 02 02 - ERDF — Asistencia técnica operativa 05 02 03 - Iniciativa Urbana Europea 05 03 02 Fondo de Cohesión — Asistencia técnica operativa	CD	NO	NO	NO	NO
Subrúbrica 2a Título 07 - Invertir en las personas, la cohesión social y los valores	07 02 01 05 - Cooperación transnacional 07 02 02 - Capítulo de gestión compartida del FSE+: Asistencia técnica operativa	CD	NO	NO	NO	NO
Rúbrica 3 Título 08 - Agricultura y política	08 04 - Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) — Gasto operativo en gestión directa e indirecta	CD	NO	NO	NO	NO

24 CD = CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.
25 AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.
26 Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

marítima						
Rúbrica 3 Título 09 - Medio ambiente y acción por el clima	09 04 01 - Instrumento de préstamo al sector público en el marco del Mecanismo para una Transición Justa	CD	NO	NO	NO	NO
Mecanismos de solidaridad dentro y fuera de la Unión (instrumentos especiales) Título 16 - Gastos al margen de los límites máximos anuales establecidos en el marco financiero plurianual	16 02 03 - Reserva de Adaptación al *Brexit*	CD	NO	NO	NO	NO
Mecanismos de solidaridad dentro y fuera de la Unión (instrumentos especiales) Título 30 - Reservas	30 04 03 - Reserva de Adaptación al *Brexit*	CD	NO	NO	NO	NO

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la 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:

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	Número	Rúbricas y subrúbricas 2a, 2b y 3 Gastos fuera de los límites máximos anuales establecidos en el marco financiero plurianual (mecanismos de solidaridad dentro y fuera de la Unión (instrumentos especiales)

			2024	**2025**	**2026**	**2027**	**Después de 2027**	**TOTAL**
• Créditos de operaciones								
05 02 01 08 - Inversiones interregionales en innovación	Créditos de compromiso			-25,000	-25,000	-25,000		**-75,000**
	Créditos de pago			-8,250	-9,750	-12,000	**-45,000**	**-75,000**
05 02 02 FEDER — Asistencia técnica operativa	Créditos de compromiso			-31,150	-42,500	-58,100		**-131,750**
	Créditos de pago			-14,493	-17,128	-21,080	**-79,050**	**-131,750**
05 02 03 - Iniciativa Urbana Europea	Créditos de compromiso			-18,300	-17,300	-19,400		**-55,000**
	Créditos de pago			-6,050	-7,150	-8,800	**-33,000**	**-55,000**
05 03 02 Fondo de Cohesión — Asistencia técnica operativa	Créditos de compromiso			-5,250	-7,500	-10,500		**-23,250**
	Créditos de pago			-2,558	-3,023	-3,720	**-13,950**	**-23,250**
06 01 05 01 - Gastos de apoyo al Programa	Créditos de compromiso			-189,871	-193,585	-616,544		**-1000,000**

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

UEproSalud y 06 06 01 - Programa UEproSalud[27]	Créditos de pago			p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**	**-1000,000**
07 02 01 05 - Cooperación transnacional	Créditos de compromiso			-21,400	-21,600	-22,000		**-65,000**
	Créditos de pago			-7,150	-8,450	-10,400	**-39,000**	**-65,000**
07 02 02 - Capítulo de gestión compartida del FSE+ — Asistencia técnica operativa	Créditos de compromiso			-16,700	-18,300	-20,000		**-55,000**
	Créditos de pago			-6,050	-7,150	-8,800	**-33,000**	**-55,000**
08 04 - Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) — Gasto operativo en gestión directa e indirecta	Créditos de compromiso			-36,000	-33,000	-36,000		**-105,000**
	Créditos de pago			-8,792	-10,278	-17,873	-68,057	**-105,000**
09 04 01 - Instrumento de préstamo al sector público en el marco del Mecanismo para una Transición Justa	Créditos de compromiso			-50,000	-50,000	-50,000		**-150,000**
	Créditos de pago			-10,000	-60,000	-54,000	-26,000	**-150,000**
30 04 03 - Reserva de Adaptación al *Brexit* 16 02 03 - Reserva de Adaptación al *Brexit*	Créditos de compromiso			-584,264				**-584,264**
	Créditos de pago			-584,264				**-584,264**
TOTAL de los créditos correspondientes	Créditos de compromiso			-977,935	-408,785	-857,544	0	**-2244264**
	Créditos de pago			-647,607	-122,929	-136,673	-337,057	-2244266

[27] Créditos de la asignación adicional de conformidad con el artículo 5 y el anexo II del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093. Los importes anuales se establecerán formalmente anualmente en el marco del ajuste técnico del marco financiero plurianual y se incluirán en el proyecto de presupuesto. La distribución precisa por línea presupuestaria se definirá en el procedimiento presupuestario anual.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Rúbrica del marco financiero plurianual	7	«Gastos administrativos»

Las consecuencias para los gastos administrativos se evaluarán en el marco del procedimiento presupuestario anual.

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año **N**	Año **N+1**	Año **N+2**	Año **N+3**	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			**TOTAL**
DG: <…….>									
• Recursos humanos									
• Otros gastos administrativos									
TOTAL DG <…….>	Créditos								

TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de compromisos = Total pagos)								

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año **N**[28]	Año **N+1**	Año **N+2**	Año **N+3**	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			**TOTAL**
TOTAL de los créditos	Créditos de compromiso								

[28] El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de aplicación previsto (por ejemplo: 2021). Igual para los años siguientes.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

para las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Créditos de pago								

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados			Año **N**		Año **N+1**		Año **N+2**		Año **N+3**		Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)						**TOTAL**	
	RESULTADOS																	
⇩	Tipo[29]	Coste medio	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1[30]…																		
- Resultado																		
- Resultado																		
- Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 …																		
- Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 2																		
TOTALES																		

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

30 Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)…»

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

La revisión intermedia del MFP incluyó reducciones de determinadas dotaciones presupuestarias, tal como se recoge en el presente acto, pero también aumentos significativos de otras. El efecto neto de estas modificaciones no afectará a los costes y recursos administrativos de la Comisión. En este contexto, la Comisión seguirá tratando de hacer un uso eficaz y eficiente de sus recursos humanos, teniendo en cuenta el principio de estabilidad del personal, evaluando constantemente las posibilidades de reasignación interna.

– ☐ 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**[31]	Año **N+1**	Año **N+2**	Año **N+3**	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			**TOTAL**
RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos administrativos								
Subtotal de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								
Al margen de la RÚBRICA 7[32] **del marco financiero plurianual**								
Recursos humanos								
Otros gastos de carácter administrativo								
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								

31 El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de aplicación previsto (por ejemplo: 2021). Igual para los años siguientes.

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

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

TOTAL								

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.

3.2.3.1. 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 equivalentes a tiempo completo

		Año **N**	Año **N+1**	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)								
20 01 02 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)								
20 01 02 03 (Delegaciones)								
01 01 01 01 (Investigación indirecta)								
01 01 01 11 (Investigación directa)								
Otras líneas presupuestarias (especificar)								
• Personal externo (en equivalencia a tiempo completo: EJC)[33]								
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)								
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las delegaciones)								
XX 01 xx **yy zz** [34]	- en la sede							
	- en las Delegaciones							
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)								
01 01 01 12 (AC, ENCS, INT - investigación directa)								
Otras líneas presupuestarias (especificar)								
TOTAL								

XX es la política o título en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/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	
Personal externo	

33 AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal interino; JPD = joven profesional en delegación.

34 Subtecho para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

La propuesta/iniciativa:

– puede ser financiada en su totalidad mediante una redistribución dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

– La presente propuesta se deriva del acuerdo sobre la revisión intermedia del marco financiero plurianual.

– ☐ requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de los instrumentos especiales tal como se define en el Reglamento del MFP

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas, los importes correspondientes y los instrumentos propuestos que van a usarse.

– ☐ requiere una revisión del MFP.

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

3.2.5. Contribución de terceros

La propuesta/iniciativa:

– ☐ no prevé la cofinanciación por terceros

– ☐ prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año **N**[35]	Año **N+1**	Año **N+2**	Año **N+3**	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

– ☐ 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 otros ingresos

  – indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto ☐

  –

35 El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de aplicación previsto (por ejemplo: 2021). Igual para los años siguientes.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa[36]						
		Año **N**	Año **N+1**	Año **N+2**	Año **N+3**	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
Artículo ……								

En el caso de los ingresos afectados, especifíquese la línea o líneas presupuestarias de gastos afectadas.

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula utilizado para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

[36] 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 20 % de los gastos de recaudación.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Parlamento de Galicia
Lexislatura XII
Entrada: 320 15-03-2024 13:47:31
12/UECS-000007

Desde : cmue@congreso.es

Creado : 15/03/2024

Caducidad : 15/04/2024

Tamaño : 4.1 MB

Asunto : Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (COM(2024)33) {SEC(2024

Mensaje :
En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad. Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 24/2009, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea. Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informamos de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es
SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA Les recordamos que los ficheros compartidos mediante FileSender se eliminan automáticamente al cabo de 30 días.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 26.1.2024
COM(2024) 33 final

2024/0011 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad

{SEC(2024) 38 final} - {SWD(2024) 15 final} - {SWD(2024) 16 final}

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

Las vías navegables interiores de la Unión se extienden a lo largo de más de 42 286 kilómetros (km) y son un medio clave para conectar puertos marítimos, ciudades y centros industriales[1]. La red interconectada de vías navegables de 13 000 km abarca 13 Estados miembros[2] y presta servicio a más de 250 puertos interiores de la RTE-T en la red RTE-T. En cuanto a los volúmenes de transporte a escala de la Unión, el transporte por vías navegables interiores desempeña un papel importante en el sistema de transporte europeo en su conjunto, a pesar de su tamaño relativamente pequeño. En 2020 se transportaron 131 700 millones de toneladas-kilómetro (tkm) de mercancías a través de las aguas interiores, lo que constituye el 4,1 % de la distribución modal en cuanto a transporte de mercancías (representando el transporte por carretera un 54,9 %, el transporte marítimo un 29,1 % y el transporte por ferrocarril un 11,9 %)[3]. La carga seca (productos agrícolas, minerales, metales, materiales de construcción, carbón, etc.) representó el 59,8 % del volumen del transporte por vías navegables interiores en 2020, mientras que la carga líquida (productos químicos y petrolíferos) supuso el 28,1 % y los contenedores constituyeron el 12,1 %[4].

El transporte por vías navegables interiores se ocupa del 0,9 % del total de las importaciones y exportaciones en peso en la Unión. Por su propia naturaleza, la red de transporte por vías navegables interiores es una red limitada y focalizada geográficamente, pero ofrece, no obstante, una alternativa importante al transporte por carretera o ferrocarril para las regiones del interior europeo más cercanas a las vías navegables interiores. Por lo tanto, el transporte por vías navegables interiores compite principalmente con los modos de transporte terrestre[5] (y a menudo se clasifica con ellos) y solo abarca el 6 % del tráfico de mercancías transportado por tierra y el 0,01 % del tráfico interior de pasajeros. El desarrollo de la actividad de las vías navegables interiores depende en gran medida de: i) la geografía (ubicación de los ríos); ii) los tipos de mercancías que se transportan o se pueden transportar; ii) la ubicación de los lugares de producción y consumo en relación con la red de vías navegables interiores; y iv) la disponibilidad de infraestructuras de transbordo.

Los servicios de información fluvial (SIF) son servicios y funcionalidades avanzados que hacen referencia principalmente a aspectos relacionados con el tráfico o con el transporte. Los servicios relacionados con el tráfico son el Servicio de Información sobre Canales Navegables, Información sobre Tráfico, Gestión del Tráfico y Seguimiento del Tráfico y Prevención de Accidentes; los servicios relacionados con el transporte son la planificación de

---

1 Fuente: *Statistical pocketbook 2022* [«Libro de bolsillo estadístico 2022», documento en inglés] (europa.eu).

2 Bélgica, Bulgaria, Chequia, Alemania, Francia, Croacia, Luxemburgo, Hungría, Países Bajos, Austria, Polonia, Rumanía y Eslovaquia.

3 Fuente: *EU transport in figures* [«El transporte de la UE en cifras», documento en inglés]. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_es

4 CCNR (2022). *Thematic report – An assessment of new market opportunities for inland waterway transport* [«Informe temático: Evaluación de las nuevas oportunidades de mercado para el transporte por vías navegables interiores», documento en inglés]. Disponible en: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2022/03/Thematic-report_20212022_EN_BD.pdf

5 Comisión Europea (2016), Documento de trabajo de los servicios de la Comisión *Refit Ex-Post Evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC – Final Report* [«Evaluación *ex post* de REFIT de la Directiva 92/106/CEE, sobre transportes combinados. Informe final», documento en inglés], SWD(2016) 140 final.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

itinerarios, la gestión de puertos y terminales, la gestión de cargas y flotas, las estadísticas y los cánones por el uso de la infraestructura de las vías navegables interiores.

Los SIF apoyan la gestión del tráfico y el transporte en la navegación interior. Su objetivo es contribuir a: i) un proceso de transporte seguro y eficiente; y ii) el uso pleno de las vías navegables interiores. El proceso legislativo para regular los SIF a escala de la Unión comenzó en 2005, con la adopción de la Directiva SIF (Directiva 2005/44/CE). La Directiva establece las normas generales para el despliegue y uso de unos SIF armonizados, interoperables y abiertos, con el fin de aumentar la seguridad, la eficiencia y el respeto por el medio ambiente del transporte por vías navegables interiores en la Unión Europea. Al mismo tiempo, la Directiva pretendía facilitar el enlace entre el transporte por vías navegables interiores y otros modos de transporte (es decir, el transporte multimodal). En el marco de la Unión, la Directiva establece lo siguiente: i) los requisitos generales sobre la forma en que los Estados miembros deben crear los SIF; ii) los ámbitos en los que es necesario desarrollar normas; y iii) los principios que deben seguirse. Las directrices y especificaciones técnicas propiamente dichas son elaboradas por la Comisión y adoptadas mediante Derecho derivado.

La Comisión llevó a cabo una evaluación *ex post* de la Directiva[6], que indicaba que había tenido una repercusión positiva en lo referente a la armonización de los SIF. Sin embargo, la evaluación también constató que todavía hay margen de mejora. Esto se debe a que, al analizar la aplicación de la Directiva: i) no todas las tecnologías de SIF han alcanzado el mismo nivel de aplicación y madurez; y ii) no todas las tecnologías de SIF se han utilizado plenamente en la misma medida en todos los países y corredores fluviales. Además, la lenta actualización de las normas ha desempeñado un papel importante en el lento desarrollo de los SIF. Esto se debe a que, en el contexto actual, las normas se desarrollan sobre la base de las aportaciones de expertos de los Estados miembros de una manera poco coordinada y que requiere mucho tiempo antes de que haya una nueva versión lista para su adopción en virtud de un acto de ejecución. La experiencia demuestra que se tarda entre cinco y doce años en elaborar las normas e introducirlas en el sector. Esto, a su vez, reduce la eficiencia de los operadores de transporte por vías navegables interiores, que acaban utilizando normas y tecnologías antiguas. El informe de 2017 sobre la zona de vías navegables digital («DINA», por sus siglas en inglés) examinó los factores relacionados con la digitalización y sus repercusiones en la competitividad del sector en comparación con otros modos de transporte y determinó que los SIF podrían desempeñar un papel importante en el transporte por vías navegables interiores. Así pues, si no se implantan adecuadamente, los SIF pueden obstaculizar el potencial de competitividad del sector del transporte por vías navegables interiores.

Además, el Pacto Verde Europeo exige que todos los modos de transporte, incluido el transporte por vías navegables interiores, contribuyan al objetivo de la Unión de convertirse en una economía climáticamente neutra y proteger el medio ambiente. En el caso del transporte por vías navegables interiores, esto se traduce también en una mejor integración con los diferentes modos de transporte en una cadena logística intermodal sin fisuras. El sector del transporte ya ha experimentado avances en otros modos de transporte. Por ejemplo, se adoptaron disposiciones jurídicas para las herramientas digitales relacionadas con la carga en 2019 para el entorno europeo de ventanilla única marítima («EMSWe», por sus siglas en inglés) y en 2020 para la información electrónica relativa al transporte de mercancías («IETM»). Sin embargo, la Directiva SIF se ha centrado hasta ahora en la seguridad de la navegación, sin permitir la integración del transporte por vías navegables interiores en las cadenas de suministro multimodales. Además, el intercambio eficaz de información a través

[6] SWD(2021) 0050 final.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

de las fronteras entre las autoridades es importante para lograr la eficiencia del sistema de transporte. A pesar de que la cooperación de los Estados miembros ha mejorado a lo largo del tiempo, no todos los informes utilizados en el transporte por vías navegables interiores están digitalizados. E incluso cuando están digitalizados, los Estados miembros utilizan diferentes aplicaciones de notificación que no son compatibles entre sí. Esto significa que en los últimos años no se ha detectado ninguna reducción sustancial del número de nuevas presentaciones de informes electrónicos sobre buques en las fronteras. Además, la Directiva SIF no establece la obligación de intercambiar datos personales actualmente a través de los SIF. No obstante, algunas partes interesadas, en particular entre los operadores de buques, han expresado su preocupación por la confidencialidad de la información sobre la posición de los buques, lo que ha hecho que los Estados miembros se muestren reacios a compartir información sobre los SIF. Este ejemplo indica que tanto los Estados miembros como las partes interesadas parecen ignorar hasta qué punto —y para qué fines— se intercambian o se podrían intercambiar legalmente datos personales a través de los SIF. Por último, en la evaluación (que, en parte, se vio afectada por una importante falta de datos disponibles) no se pudo determinar que los SIF afectaran a la sostenibilidad ni al cambio modal en el sector.

Por lo tanto, el principal problema son la lentitud y la fragmentación en el despliegue de los SIF, que obstaculizan la competitividad y la seguridad del sector y frenan su contribución a los objetivos del Pacto Verde Europeo.

Dado que el transporte por vías navegables interiores se concentra en las vías navegables, los problemas expuestos en los apartados anteriores solo se dan en aquellas vías navegables en las que se introducen y aplican los SIF. Por lo tanto, estos problemas están muy focalizados y especializados desde un punto de vista geográfico. Teniendo en cuenta el tamaño del sector, la magnitud de los problemas será necesariamente limitada en cualquier comparación con el resto del sector del transporte.

Para ello, la iniciativa pretende abordar los problemas detectados. El objetivo general de la modificación de la Directiva es proporcionar un marco eficiente para el despliegue y el uso de los SIF. Los objetivos específicos son los siguientes:

– garantizar la disponibilidad de datos de los SIF y de normas armonizadas,

– facilitar la integración del transporte por vías navegables interiores en la cadena multimodal,

– garantizar una mayor adopción e interoperabilidad de las soluciones digitales y abordar las preocupaciones en materia de protección de datos.

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

La justificación de la revisión de la Directiva SIF está interrelacionada con los objetivos clave de la política actual de la Unión, tal como se establece en el Pacto Verde Europeo[7]. A raíz de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, que establece un hito para aumentar el transporte por vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia en un 25 % de aquí a 2030 y en un 50 % de aquí a 2050, la Comisión Europea presentó en junio de 2021 el Plan de Acción NAIADES III, formado por 35 puntos, para impulsar el papel del transporte por vías navegables interiores en nuestros sistemas de movilidad y logística. Los objetivos básicos son los siguientes: i) trasladar más carga por los ríos y canales europeos; y ii) facilitar la transición a chalanas de cero emisiones de aquí a 2050. Esto está en consonancia con el Pacto Verde Europeo, que defiende que una parte sustancial del transporte interior de

[7] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1588580774040&uri=CELEX%3A52019DC0640.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

mercancías que ahora se realiza por carretera debe pasar al ferrocarril y a las vías navegables interiores. La Comunicación «NAIADES III» indica que los SIF deben desempeñar un papel importante en esta política como fuente de datos que alimente el futuro espacio común europeo de datos relativos a la movilidad, facilitando así la integración del transporte por vías navegables interiores en las cadenas de movilidad multimodal y logísticas.

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

La presente propuesta es coherente con (y complementaria a) los actos legislativos vigentes en el ámbito del transporte por vías navegables interiores, así como con los actos jurídicos sobre transporte en general. Desde un punto de vista estratégico, es coherente con el Reglamento RTE-T[8], que, entre sus prioridades, se ocupa de: i) las tecnologías de la información y de las comunicaciones (como la implantación de aplicaciones informáticas, incluidos los SIF); y ii) aspectos multimodales tales como la conexión de la infraestructura portuaria interior con la infraestructura de transporte por carretera y de transporte de mercancías por ferrocarril. Además, el programa del Mecanismo «Conectar Europa» en el marco de la RTE-T está proporcionando financiación para desarrollar SIF. El enfoque utilizado en todas las opciones de actuación a este respecto no es duplicar ni desarrollar herramientas digitales que se solapen para los modos y funcionalidades de transporte, sino habilitar y mejorar los enlaces con las herramientas existentes (mediante el intercambio de información adecuada), haciendo así el mejor uso posible de los sistemas existentes.

El Reglamento sobre la información electrónica relativa al transporte de mercancías («IETM»)[9] estableció un marco jurídico que permite a las empresas compartir información en formato electrónico con las autoridades competentes (es decir, para el transporte de mercancías por carretera, ferrocarril, vías navegables interiores y aire en la Unión Europea). Los operadores no están obligados a poner la información reglamentaria a disposición de una autoridad competente por vía electrónica. No obstante, cuando opten por facilitar esta información por vía electrónica, deberán cumplir el conjunto de requisitos establecidos en el Reglamento IETM. En la actualidad, la interacción entre los SIF y la IETM es limitada, aunque existen posibles sinergias que podrían lograrse utilizando plataformas de IETM para intercambiar la información sobre cargas que exigen los SIF.

El nuevo Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos[10] introduce objetivos para el suministro de electricidad en puerto en los puertos de navegación interior. Exige asimismo a los Estados miembros que elaboren marcos de acción nacionales que contengan las iniciativas previstas para la implantación de infraestructura para los combustibles alternativos en el transporte por vías navegables interiores, por ejemplo, para el hidrógeno y la electricidad. Los SIF pueden complementar el Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos facilitando el intercambio de información: i) entre los buques de navegación interior y los puertos equipados para dichos combustibles alternativos; y, en particular, ii) sobre la disponibilidad en tiempo real de la infraestructura. Esto, a su vez, puede favorecer la adopción de estos combustibles por parte del sector del transporte por vías navegables interiores.

8 Reglamento (UE) n.º 1315/2013.
9 Reglamento (UE) 2020/1056.
10 Reglamento (UE) 2020/1056.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

El artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) sirve de base jurídica para la adopción de legislación de la Unión relativa a una política común de transportes. Dentro de este marco jurídico, la Unión prevé una implantación coordinada y armonizada de tecnologías de la información y de las comunicaciones en las vías navegables interiores que contribuyan a aumentar la seguridad y la eficiencia del transporte por vías navegables interiores, en lugar de basarse únicamente en la acción descoordinada de los distintos Estados miembros.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La necesidad de que la Unión actuara se reconoció en el momento de la adopción de la Directiva SIF, cuando los SIF se desarrollaban a ritmos diferentes, con diferentes tecnologías y aplicaciones en toda Europa, creando barreras a los viajes transfronterizos. Así pues, sin la actuación de la Unión, probablemente existirían diferencias en el nivel y la naturaleza de la prestación de SIF entre los Estados miembros, o en los enfoques de las iniciativas a nivel regional o fluvial (es decir, a nivel de Comisión Fluvial). Esto, a su vez, probablemente conduciría a una fragmentación regional, ya que cada Comisión Fluvial se centraría en aplicar sus propias soluciones, con lo que se introducirían barreras al mercado común y se retrocedería en la armonización a nivel de corredor.

Los Estados miembros directamente afectados son los que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva y, más concretamente, los que tienen vías navegables importantes para la RTE-T.

- **Proporcionalidad**

La propuesta se ha elaborado para abordar los resultados del ejercicio de evaluación mencionado a continuación. La Comisión también ha llevado a cabo una evaluación de impacto para determinar, analizar y evaluar medidas alternativas que permitan alcanzar los mismos objetivos.

El objetivo de la propuesta es actualizar el marco para la prestación de SIF. Para ello será preciso: i) mejorar la armonización y la introducción de especificaciones técnicas; ii) facilitar y ampliar el intercambio de información de los SIF entre los usuarios; y iii) centrar el ámbito de aplicación de la Directiva en las vías navegables de importancia para la RTE-T. No se introducen costes para las empresas, mientras que los costes adicionales para las administraciones nacionales parecen ser limitados, especialmente si se comparan con los beneficios que aporta reducir las cargas para los operadores de buques y los efectos positivos del cambio modal previsto.

- **Elección del instrumento**

Dado que solo es necesario introducir varias modificaciones en la Directiva 2004/44/CE, una Directiva de modificación es el instrumento jurídico más adecuado.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

Quince años después de la adopción de la Directiva 2005/44/CE sobre los SIF armonizados en las vías navegables interiores de la Unión, la Comisión llevó a cabo una evaluación *ex post*. El objetivo de esta evaluación *ex post* era respaldar cualquier otra decisión relacionada con el desarrollo del marco legislativo en este ámbito político, incluida una posible revisión de la Directiva actual. Los resultados más importantes de la evaluación estaban relacionados con el grado de armonización, que difiere entre las tecnologías de SIF, ya que no se utilizan en la misma medida en todos los países y corredores fluviales. En la evaluación también se llegó a la conclusión de que no había indicios de que se produjera un cambio modal hacia la navegación interior a causa de la Directiva SIF. Además, la evaluación puso de manifiesto que la Directiva SIF y sus actos de ejecución seguían siendo pertinentes, pero que el hecho de que la Directiva centrara principalmente su atención en la seguridad de la navegación ya no se ajustaba suficientemente a las necesidades del sector. Más concretamente, en la evaluación se constató que la Directiva SIF no aborda la necesidad de mejorar la eficiencia del transporte por vías navegables interiores y su integración en las cadenas de suministro multimodales. Además, se observó que la Directiva SIF no aborda suficientemente los nuevos retos tecnológicos y el aumento de la digitalización del sector. Todas estas conclusiones se tuvieron en cuenta y se abordaron en el proceso de la evaluación de impacto.

- **Consultas con las partes interesadas**

Para la evaluación de impacto, las aportaciones de las partes interesadas se recogieron por diversos medios, entre ellos una evaluación de impacto inicial, una consulta pública abierta y consultas específicas por parte de un contratista externo a través de cuestionarios en línea, encuestas específicas, entrevistas, reuniones y talleres. La finalidad era recabar tanto aportaciones cualitativas (opiniones, puntos de vista y sugerencias) como información cuantitativa (datos y estadísticas).

Entre las partes interesadas se encontraban: participantes de las autoridades nacionales, usuarios de los SIF, fabricantes de equipos de SIF, pymes, organizaciones internacionales, asociaciones sectoriales, asociaciones profesionales a escala europea, autoridades de los Estados miembros y patrones (es decir, todos los grupos pertinentes con un interés personal en los SIF).

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La Comisión emprendió un estudio de evaluación (una evaluación *ex post* de la Directiva 2005/44/CE, relativa a los servicios de información fluvial armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad) para apoyar la evaluación y la creación de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión[11]. Dicha labor comenzó en enero de 2019 y concluyó en enero de 2020.

- **Evaluación de impacto**

La propuesta se fundamenta en los resultados de una evaluación de impacto basada en un estudio de apoyo realizado por un consultor externo con conocimientos específicos en este ámbito.

[11] 090166e5d9dfde69.pdf.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Se han diseñado y evaluado tres opciones de actuación para abordar los problemas y las causas de los problemas detectados en la evaluación de impacto. Las tres opciones de actuación contienen diversas medidas para contribuir a la consecución de los objetivos de la iniciativa, aunque cada una de ellas tiene un nivel diferente de eficacia y eficiencia.

La opción de actuación A introduce una actualización limitada de la Directiva, sin modificar su ámbito de aplicación y con el objetivo de abordar las deficiencias básicas detectadas de la Directiva. La estructura general básica de los SIF, tanto en lo que se refiere a los elementos tecnológicos como a la forma en que se intercambia información entre las partes interesadas, seguiría siendo mayormente la misma con esta opción. Las directrices interpretativas sobre las normas y su aplicación por parte de los Estados miembros desempeñan un papel central, como medida no reglamentaria en esta opción de actuación, para mejorar la armonización. Un nuevo elemento importante que introduce esta opción es la decisión de otorgar al Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior («CESNI», por sus siglas en inglés) un papel en la elaboración de las normas. Para mejorar la calidad de los datos básicos de los SIF, los Estados miembros deben aumentar la frecuencia con la que facilitan actualizaciones al Sistema Europeo de Gestión de Datos de Referencia («ERDMS», por sus siglas en inglés). Los Estados miembros también deben establecer un mecanismo de tramitación de reclamaciones para que los usuarios de los SIF notifiquen los problemas relacionados con la aplicación de los SIF (y los Estados miembros, a su vez, tendrán que informar sobre este mecanismo a la Comisión Europea cada año). Por último, los Estados miembros tendrán que evaluar en qué medida se ven afectados los datos personales y garantizar que estos datos se traten de la manera adecuada.

La opción B mantiene varias medidas de la opción A, como el mecanismo de tramitación de reclamaciones, el requisito de actualizar los datos del ERDMS, la participación del CESNI y la aclaración relativa a los datos personales. Sin embargo, la opción B va más allá en el apoyo al desarrollo de los SIF al introducir un cambio importante en la arquitectura de los SIF, ya que esta opción de actuación exigiría la creación de un nodo central para el intercambio de información y la prestación de servicios (la plataforma SIF). Por lo tanto, la información ya no se intercambiaría directamente entre los diferentes usuarios (como el operador del buque con los puertos interiores), sino a través de las plataformas y funcionalidades de la plataforma SIF. Con esta opción se introducirían nuevas normas de navegación y planificación de itinerarios, de las que actualmente se carece, que proporcionarían información adicional a los operadores de los buques. El intercambio de información también adquiriría un papel más destacado con esta opción. Con esta opción, la notificación de información sobre la carga a través de la IETM pasaría a ser ahora obligatoria para los operadores de buques, que también tendrían la opción de intercambiar información operativa por vía electrónica con los puertos interiores. También sería posible intercambiar información operativa con otros modos de transporte. Los SIF también se centrarían en las vías navegables más importantes, ya que su ámbito de aplicación coincidiría con el de las vías navegables de la RTE-T.

La opción C es la más ambiciosa, ya que ampliaría la opción anterior a través de dos medidas obligatorias, a saber: i) el requisito de que los operadores de buques informen de sus planes de viaje por vía electrónica; y ii) el requisito de intercambiar datos con los puertos interiores, introduciendo así un nuevo marco para la gestión del tráfico y para avances técnicos como la digitalización y la automatización.

La opción de actuación B es la preferida, ya que aporta el mejor equilibrio entre los objetivos que deben alcanzarse, el grado de proporcionalidad de la intervención, los costes y beneficios generados y la facilidad de aplicación. Aunque la opción C presenta los mayores beneficios

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

netos, al mismo tiempo conlleva el nivel de costes más elevado. Los costes totales de la opción C son un 434 % superiores a los de la opción B, mientras que los beneficios totales son solo un 107 % superiores en el caso de la opción C en comparación con la opción B. Además, la opción B garantiza que los objetivos específicos se aborden de manera más progresiva y eficiente, lo que implica una mayor relación coste-beneficio que la opción B (4,8 frente a 1,9) y permite una transición fluida para las autoridades y los operadores (debido a la reducción de las medidas obligatorias).

La opción de actuación preferida da lugar a unos beneficios totales estimados en 450,4 millones EUR, expresados como valor actual para todo el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia. También se espera que dé lugar a beneficios indirectos para la sociedad en cuanto al ahorro en costes externos, estimado en 311 millones EUR expresados como valor actual durante el período 2025-2050 en relación con la hipótesis de referencia. Estos beneficios se deben al aumento del uso del transporte por vías navegables interiores en detrimento del transporte por carretera. Con respecto a los costes, los beneficios netos de la opción de actuación preferida se estiman en 356,7 millones EUR, expresados como valor actual durante el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia.

La presente propuesta va acompañada de una evaluación de impacto[12], que se remitió al Comité de Control Reglamentario por primera vez en agosto de 2023. El Comité de Control Reglamentario emitió un dictamen favorable y la evaluación de impacto se revisó en consonancia con las recomendaciones de dicho Comité. Las observaciones del Comité de Control Reglamentario se abordan en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la presente propuesta legislativa.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Esta iniciativa se incluye en el anexo II del programa de trabajo de la Comisión para 2023 (iniciativas REFIT), bajo el epígrafe «Una Europa Adaptada a la Era Digital». Tiene una dimensión REFIT en lo que respecta a la simplificación y armonización del intercambio de información a través de los SIF. La iniciativa reducirá la carga administrativa para los operadores de buques, al reducir la necesidad de volver a registrar la información sobre la carga y de comunicar dicha información a los puertos. Al mejorar la armonización (y facilitar el intercambio) de la información de los SIF, se estima que la opción de actuación preferida dará lugar a un ahorro de costes administrativos para los operadores de buques de 28,5 millones EUR, expresados como valor actual para todo el período 2025-2050 en relación con la hipótesis de referencia. Además, al reducir el esfuerzo que han de hacer los operadores de buques para obtener la información necesaria a efectos de planificación de itinerarios y navegación, se espera que los costes de ajuste se reduzcan para los operadores de buques en 72,1 millones EUR, expresados como valor actual para todo el período 2025-2050 en relación con la hipótesis de referencia. Además, los proveedores de servicios de *software* de los SIF se beneficiarían del acceso a más y mejores datos, con un ahorro de costes de ajuste estimado en 8,1 millones EUR, expresado como valor actual durante el período 2025-2050 en relación con la hipótesis de referencia.

- **Derechos fundamentales**

Se evaluaron las opciones de actuación para determinar si tendrían repercusiones en los derechos fundamentales o en la igualdad de trato de los ciudadanos de la Unión. El punto de partida para la evaluación de los derechos fundamentales es la Carta de los Derechos

[12] SWD […] 2023.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Fundamentales de la Unión Europea[13]. Todas las opciones de actuación se evaluaron en relación con el instrumento pertinente de la Unión, y se llegó a la conclusión de que las tres opciones respetan plenamente los derechos humanos y fundamentales y de que ninguna de las opciones tendría ninguna repercusión negativa en ellos. Esto está plenamente en consonancia con la legislación aplicable, lo cual aporta mayor claridad jurídica para los usuarios de los servicios SIF.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

5. OTROS ELEMENTOS

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

Se han definido modalidades de seguimiento e información adecuadas. El mecanismo de reclamaciones introducido en los Estados miembros permitirá la detección «ascendente» y precoz de los posibles retos que plantee la aplicación de la Directiva. Cada año, los Estados miembros deberán informar a la Comisión sobre los ámbitos de las reclamaciones y las medidas correctoras. Además, la plataforma SIF, como herramienta digital para los intercambios de los SIF, permitirá recopilar estadísticas que, a su vez, permitirán hacer un seguimiento del uso de los SIF. Se desarrollarán indicadores específicos, que serán objeto de seguimiento, y al mismo tiempo se seguirán desarrollando especificaciones técnicas para la plataforma. Además, la información procedente de fuentes ya disponibles públicamente (Eurostat) (o de encuestas *ad hoc* y consultas con expertos del sector) proporcionará información sobre los efectos operativos y de mercado que tendrá la Directiva.

Dado que la iniciativa depende de la aplicación del Derecho derivado (normas técnicas), es importante prever un plazo suficiente para el desarrollo y la introducción de este Derecho derivado. Por último, siete años después de la fecha de aplicación del acto legislativo, la Comisión debe llevar a cabo una evaluación para verificar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

No se requieren documentos explicativos, dado que el objetivo de la propuesta es simplificar y precisar el régimen vigente.

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

El artículo 1 de la Directiva de modificación constituye su parte principal y contiene modificaciones de numerosas disposiciones de la Directiva 2005/44/CE.

Las modificaciones de fondo de la Directiva se exponen a continuación.

Objeto y ámbito de aplicación

En el punto 1 se sustituye el artículo 1 para eliminar referencias obsoletas. En el punto 2 del artículo 2 se modifica el apartado 1 para adaptar el ámbito de aplicación de la Directiva centrándose en las vías navegables interiores de los Estados miembros que forman parte de la red transeuropea de transporte.

Definiciones

[13] DO C 326 de 26.10.2012, p. 2.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

El punto 3 introduce definiciones que reflejan los nuevos elementos introducidos por la presente Directiva, en particular en relación con las plataformas y los sistemas electrónicos utilizados en el sector del transporte.

Creación de SIF y directrices y especificaciones técnicas

El punto 4 sustituye al artículo 4 para actualizar tanto la forma en que se prestarán los servicios en el marco de los SIF como el tipo de servicios que se prestarán. En el apartado 3, se refuerza y perfecciona el requisito de que los Estados miembros faciliten datos sobre navegación y planificación de itinerarios, y se introduce un nuevo requisito de proporcionar información al ERDMS para mejorar la calidad general y la puntualidad de la información facilitada a los usuarios de los SIF. Además, para mejorar el intercambio de información y la multimodalidad del transporte por vías navegables interiores, se introducen requisitos para el intercambio de información con otros sistemas y plataformas utilizados en el sector del transporte (incluidos EMSWe, IETM, sistemas comunitarios de puertos y sistemas inteligentes de infraestructuras de las vías navegables interiores).

Además, el apartado 6 establece la estructura de la arquitectura digital de los SIF, instaurando una plataforma digital única (la plataforma SIF) como principal columna vertebral digital para la prestación de los SIF, a través de la cual deben desarrollarse y prestarse todos los SIF. La Comisión está facultada para decidir sobre las especificaciones funcionales y técnicas de la plataforma SIF mediante actos de ejecución.

El punto 5 sustituye al artículo 5, suprimiendo elementos obsoletos e introduciendo nuevas especificaciones técnicas que los Estados miembros deben aplicar para garantizar la prestación de los servicios, tal como exige el artículo 4.

Autoridades competentes y tramitación de reclamaciones

El punto 6 sustituye al artículo 8 para introducir autoridades competentes para la gestión de la plataforma SIF y la tramitación de reclamaciones. El punto 7 introduce un nuevo artículo 8, letra a), que describe la función y los principales elementos del procedimiento que debe seguirse en la tramitación de las reclamaciones. Los Estados miembros son responsables de desarrollar y aplicar este procedimiento y están obligados a informar periódicamente sobre sus resultados a la Comisión Europea. De este modo se mejoraría el seguimiento y se tramitarían con mayor rapidez los asuntos relativos a la aplicación de la Directiva.

Normas sobre confidencialidad, seguridad y reutilización de información

El punto 8 sustituye al artículo 9, actualizando los requisitos en materia de confidencialidad, seguridad y reutilización de información. El punto 8 también elimina disposiciones obsoletas.

Procedimiento de modificación y ejercicio de la delegación

El punto 9 sustituye al artículo 10 en relación con el procedimiento de modificación, previendo en el apartado 1 un acto delegado para actualizar los requisitos mínimos sobre los datos en el anexo I. El apartado 2 dispone que la Comisión modifique el anexo III para introducir la versión más reciente de la norma ES-RIS mediante un acto delegado, ya que las normas necesarias para los SIF pasan ahora a ser parte integrante (aunque no esencial) de la Directiva, con sujeción a determinadas condiciones. El apartado 3 faculta a la Comisión para modificar el anexo III mediante un acto delegado en caso de que no pueda cumplirse una serie de condiciones.

Los puntos 10 y 11 sustituyen a los apartados 2 y 6 del artículo 10, letra a), para actualizar elementos obsoletos.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

El punto 12 sustituye al artículo 11, suprimiendo disposiciones obsoletas y estableciendo el Comité de Transporte por Vías Navegables Interiores como comité competente en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

El punto 13 suprime los apartados 2 y 3 del artículo 12, que contienen disposiciones de transposición específicas que han quedado obsoletas, dado que hay suficiente experiencia en la implantación de los SIF y que el ámbito de aplicación de la Directiva de modificación ahora lo constituyen las vías navegables más importantes.

El punto 14 añade el artículo 12 *bis*, que introduce disposiciones de supervisión relativas a la aplicación de la Directiva.

El punto 15 sustituye al anexo I de la Directiva 2005/44/CE e incluye actualizaciones de los requisitos mínimos sobre los datos.

El punto 16 sustituye al anexo II de la Directiva 2005/44/CE, actualizando y racionalizando los principios de las especificaciones técnicas de los SIF.

El punto 17 añade un nuevo anexo III, que contiene la referencia a ES-RIS.

Otras disposiciones

El artículo 2 de la Directiva modificadora establece la obligación de transposición.

El artículo 3 de la Directiva modificadora establece la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

El artículo 4 de la Directiva modificadora recoge los destinatarios.

Anexos

El anexo I establece los requisitos mínimos en materia de datos que deben cumplirse para la navegación y la planificación de itinerarios. El anexo II establece los principios para el desarrollo de las especificaciones técnicas de los SIF. El anexo III establece las especificaciones técnicas aplicables a los SIF.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2024/0011 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

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[14],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[15],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[16] establece las normas generales para el despliegue y uso de los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en la Unión. El despliegue de los SIF en las vías navegables interiores contribuye a la seguridad y la eficiencia del transporte por vías navegables interiores y, en última instancia, a su sostenibilidad, aumentando la eficiencia de las operaciones en las vías navegables interiores.

(2) Desde la entrada en vigor de la Directiva 2005/44/CE, el sector de la navegación interior se ha beneficiado de la prestación de SIF armonizados. Sin embargo, el nivel de armonización entre los Estados miembros varía, y el proceso de introducción de las especificaciones necesarias ha resultado largo. Al mismo tiempo, el Pacto Verde Europeo[17] pide que se siga desarrollando una movilidad multimodal automatizada y conectada, y los SIF deben adaptarse para abordar estos nuevos retos. Además, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente[18] propone la revisión de la Directiva 2005/44/CE entre sus medidas para alcanzar el objetivo de promover la creación de un sistema de transporte verdaderamente inteligente, la asignación eficiente de capacidad y la gestión del tráfico. El Plan de Acción NAIADES III[19] indica que, para apoyar el objetivo de que las vías navegables interiores formen parte de un sistema sin fisuras de SIF armonizados de aquí a 2030, las revisiones del marco jurídico sobre los SIF tendrían por objeto ayudar a colmar las lagunas existentes en materia de armonización

---

14 DO C de , p. .

15 DO C de , p. .

16 Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 255 de 30.9.2005, p. 152, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

17 COM(2019) 640 final.

18 COM(2020) 789 final.

19 COM(2021) 324 final.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

e interoperabilidad con otros modos de transporte, así como contribuir a mejorar la disponibilidad de datos, la reutilización y la interoperabilidad de los sistemas digitales, en consonancia con la Estrategia Europea de Datos[20]. Estos cambios y novedades, así como la experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva 2005/44/CE, deben tenerse en cuenta a la hora de adaptar los SIF.

(3) En aras de la adopción de un enfoque coherente de la interoperabilidad en el sector de los servicios públicos, al implantar la plataforma RIS y otras soluciones incluidas en el ámbito del presente acto deben seguirse los principios establecidos en el último Marco Europeo de Interoperabilidad[21], tal como se establece en el artículo 6 de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen medidas a fin de garantizar un alto nivel de interoperabilidad del sector público en toda la Unión (Ley sobre la Europa Interoperable)[22].

(4) El Reglamento (UE) n.º 1315/2013[23] establece requisitos para el desarrollo de la red transeuropea de transporte («RTE-T»)[24] a fin de lograr el buen funcionamiento del mercado interior, y tiene por objeto garantizar la disponibilidad de los mismos servicios de alta calidad y que estos sean compatibles con los sistemas de otros modos de transporte a lo largo de esta red.

(5) Dado que la mayoría de los viajes de los buques de navegación interior son de carácter internacional, los SIF deben centrarse en las vías navegables interiores que forman parte de la RTE-T y que, por tanto, son de gran importancia para la Unión, y no solo en las que pertenecen a una red interconectada. Los Estados miembros deben poder seguir ampliando, con carácter voluntario, los requisitos de los SIF a partes de su red de vías navegables interiores distintas de las incluidas en la RTE-T para tener en cuenta las especificidades nacionales.

(6) La experiencia adquirida con la aplicación de la Directiva 2005/44/CE ha puesto de manifiesto la importancia de reforzar las especificaciones técnicas relativas al suministro de datos sobre navegación y planificación de itinerarios, con el fin de mejorar la calidad y la puntualidad de la información facilitada a los usuarios de los SIF. El Sistema Europeo de Gestión de Datos de Referencia (ERDMS) contiene la información necesaria para el correcto funcionamiento de los SIF y la Comisión es la encargada de su creación y gestión. Por consiguiente, los Estados miembros deben contribuir al funcionamiento del ERDMS facilitando todos los datos necesarios de manera puntual y revisándolos y actualizándolos cuando sea necesario, al menos una vez al año.

(7) La disponibilidad para los usuarios de los SIF, durante la navegación, de información actualizada y precisa sobre el estado de los canales navegables y puntos específicos, como puentes, esclusas y puertos interiores, debe mejorar la eficiencia global del

---

20 COM(2020) 66 final.

21 COM(2017) 134 final.

22 COM(2022) 720 final.

23 Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj).

24 La política de la red transeuropea de transporte de la Unión, la política de la RTE-T, es un instrumento clave para el desarrollo de infraestructuras de transporte coherentes, eficientes, multimodales y de alta calidad en toda la Unión. Incluye ferrocarriles, vías navegables interiores, rutas de transporte marítimo de corta distancia y carreteras que conectan nodos urbanos, puertos marítimos e interiores, aeropuertos y terminales.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

sector de las vías navegables interiores. Por consiguiente, los SIF deben incluir intercambios actualizados de datos con la gestión semiautomatizada y totalmente automatizada de los sistemas de infraestructura de las esclusas y los puentes móviles, así como con los sistemas comunitarios de puertos de los puertos interiores.

(8) Para que los SIF permitan la interconexión con la cadena logística, es importante que la información se comparta no solo entre los usuarios del transporte por vías navegables interiores, sino también con los sistemas y aplicaciones de otros modos de transporte. Las ventanillas únicas marítimas nacionales en el entorno europeo de ventanilla única marítima («EMSWe», por sus siglas en inglés)[25] deben permitir una información armonizada sobre los buques en toda la Unión. El intercambio de información relacionada con el tráfico, como las horas de llegada y salida, garantizaría la interoperabilidad, la multimodalidad y la integración fluida del transporte por vías navegables interiores con la cadena logística global. La información electrónica relativa al transporte de mercancías («IETM») debe constituir la base para el intercambio de información sobre la carga entre los usuarios de los SIF en caso necesario. Cuando proceda, los SIF deben crear enlaces e intercambiar información con los sistemas y las plataformas de otros modos de transporte.

(9) El intercambio de información entre los buques de navegación interior y los puertos interiores, por ejemplo, sobre la disponibilidad de instalaciones portuarias, los tiempos de funcionamiento o la información sobre buques y mercancías no siempre es óptimo, lo que repercute en la eficiencia de las operaciones de transporte por vías navegables interiores. La información sobre la disponibilidad de infraestructura para los combustibles alternativos en los puertos reviste especial importancia a la hora de promover el comportamiento medioambiental del sector. Con el fin de simplificar y racionalizar el intercambio de dicha información y mejorar la eficiencia global del sector, es importante que dichos intercambios formen parte de los SIF y que se desarrollen las especificaciones técnicas necesarias.

(10) El uso de una plataforma digital única para los SIF debe racionalizar la prestación de estos, mejorar la eficiencia de las operaciones de transporte por vías navegables interiores y reducir la carga para los proveedores y usuarios de los SIF. Dicha plataforma (en lo sucesivo, «la plataforma SIF») debe respaldar los servicios pertinentes, ser un punto central para el intercambio de información sobre los SIF dentro del sector de las vías navegables interiores, así como con otros modos de transporte, y convertirse, por tanto, en la principal columna vertebral digital para la prestación de SIF en la Unión. Los Estados miembros deben designar a una o varias autoridades competentes responsables de la gestión de la plataforma SIF. Estas autoridades actúan como controladores a efectos de la gestión de la plataforma SIF.

(11) A fin de garantizar condiciones uniformes para la introducción de la plataforma SIF, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución para establecer el marco para el desarrollo y el funcionamiento de la plataforma. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[26].

---

25 Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE (DO L 198 de 25.7.2019, p 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj).

26 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

(12) Con el fin de garantizar una aplicación efectiva y correcta de la Directiva 2005/44/CE, los Estados miembros deben garantizar la implantación de un procedimiento eficaz para tramitar las reclamaciones. Las autoridades de los Estados miembros deben cooperar a la hora de tramitar las reclamaciones que impliquen elementos transfronterizos (por ejemplo, normas incompatibles en la notificación de información sobre los buques), ya que el 75 % de las operaciones por vías navegables interiores incluye viajes internacionales. Mediante un análisis del objeto de las reclamaciones, así como de su frecuencia y de la forma y la puntualidad de su resolución, es posible determinar en qué medida se cumplen las disposiciones de la Directiva, lo que contribuye al seguimiento de la aplicación al señalar ámbitos en los que esta puede mejorarse. Por lo tanto, es importante que los Estados miembros recopilen y comuniquen anualmente esta información a la Comisión. Toda tramitación de reclamaciones en virtud de la presente Directiva debe entenderse sin perjuicio de la competencia de las autoridades de control en virtud de la legislación de la Unión y de los Estados miembros, incluidos el Reglamento (UE) 2016/679[27] y el Reglamento (UE) 2018/1725[28].

(13) El desarrollo de las especificaciones técnicas debe seguir un conjunto de principios (en particular, los incluidos en el anexo II) con el fin de garantizar una aplicación adecuada y armonizada de las disposiciones de la Directiva 2005/44/CE. Estos principios deben esbozar los principales elementos que debe incluir cada componente de los SIF.

(14) Los requisitos y especificaciones técnicas para los SIF deben garantizar, en particular, que todos los datos de los SIF se puedan tratar exclusivamente según un sistema exhaustivo de control de acceso basado en derechos que proporcione funcionalidades asignadas; que todas las autoridades competentes puedan tener acceso inmediato a dichos datos de conformidad con sus respectivas competencias reglamentarias; que se apliquen medidas técnicas y organizativas adecuadas para garantizar que el tratamiento por medios electrónicos de datos de carácter personal se pueda llevar a cabo de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo[29] y el Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo[30], así como para ofrecer protección contra violaciones de la seguridad de los datos personales y que el tratamiento de información comercial sensible se pueda efectuar respetando el carácter confidencial de dicha información.

(15) Con el fin de garantizar una navegación segura y óptima de los buques por las vías navegables interiores, los Estados miembros deben ser conscientes de la posición de todos los buques de navegación interior, en particular mediante el uso de datos de sistemas automáticos de identificación («AIS», por sus siglas en inglés). Los Estados miembros también deben intercambiar información relacionada con los SIF para aumentar la eficiencia de estos y reducir los requisitos de información. Cuando la

---

27 DO L 119 de 4.5.2016, p. 1.

28 DO L 295 de 21.11.2018, p. 39.

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

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

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

transmisión y el intercambio de información relacionada con los SIF para estos fines no puedan lograrse sin el tratamiento de datos personales, los Estados miembros deben garantizar la legalidad del tratamiento de dichos datos personales de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679.

(16) A fin de garantizar que los usuarios de los SIF reciban la información necesaria sobre navegación y planificación de itinerarios, y teniendo en cuenta los progresos científicos y técnicos, debe delegarse en la Comisión el poder para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE con el fin de modificar los requisitos mínimos en materia de datos establecidos en el anexo I de la Directiva 2005/44/CE.

(17) Cuando se justifique debidamente mediante un análisis adecuado y en ausencia de normas internacionales pertinentes y actualizadas para garantizar la seguridad de la navegación, o cuando los cambios o los resultados del proceso de toma de decisiones del Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI) puedan comprometer los intereses de la Unión, debe delegarse en la Comisión el poder para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la modificación del anexo III de la Directiva 2005/44/CE, a fin de proporcionar especificaciones técnicas adecuadas para los SIF, en consonancia con los principios establecidos en el anexo II de la Directiva 2005/44/CE con el fin de salvaguardar los intereses de la Unión.

(18) La experiencia adquirida con la aplicación de la Directiva 2005/44/CE demuestra que el período para introducir y actualizar las especificaciones técnicas ha sido largo, lo que ha afectado al rendimiento del sector. Por lo tanto, es importante modificar el proceso de introducción de las especificaciones técnicas.

(19) La Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo[31] introdujo un proceso de este tipo sobre la base de especificaciones técnicas elaboradas por el CESNI. Bajo los auspicios de la Comisión Central para la Navegación del Rin («CCNR») y abierto a expertos de todos los Estados miembros, el CESNI[32] es responsable de la elaboración de las normas técnicas en el ámbito del transporte por vías navegables interiores. La experiencia ha demostrado que el CESNI ha desarrollado y actualizado las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior de manera organizada y puntual. Teniendo en cuenta los conocimientos especializados del CESNI y la experiencia adquirida con la aplicación de la Directiva (UE) 2016/1629, debe aplicarse un enfoque similar a la Directiva 2005/44/CE.

(20) A fin de garantizar un alto nivel de seguridad y eficiencia en la navegación interior, garantizar la prestación de SIF y tener en cuenta los progresos científicos y técnicos y otros avances en el sector, la referencia a las especificaciones técnicas aplicables a los servicios de información fluvial, la norma europea para los servicios de información fluvial (ES-RIS), siempre que se ajuste a los principios del anexo II, debe formar parte integrante, pero no esencial, de la Directiva 2005/44/CE, y mantenerse actualizada. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 290 del TFUE, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos que modifiquen el anexo III de la Directiva

---

31 Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 118, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj).

32 El CESNI se creó en virtud de la Resolución 2015-i-3 de la CCNR.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2005/44/CE con vistas a actualizar la referencia a la versión más reciente de la norma ES-RIS y a fijar la fecha de su aplicación.

(21) Al adoptar actos delegados, reviste una importancia particular que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que estas 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[33]. 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, 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.

(22) Se ha suprimido el Comité sobre los títulos de patrón de embarcaciones de transporte de mercancías y pasajeros en navegación interior a que se refiere el artículo 11 de la Directiva 2005/44/CE. En su lugar, el Comité de Transporte por Vías Navegables Interiores, que tiene experiencia en cuanto a normas y especificaciones técnicas en el sector de la navegación interior, es competente para asistir a la Comisión en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[34] en lo que respecta a los SIF. Además, la presente Directiva introduce modificaciones en el artículo 5 y en el artículo 12 de la Directiva 2005/44/CE relativas al Comité que deben reflejarse en un artículo actualizado. Por consiguiente, debe modificarse el artículo 11 de la Directiva 2005/44/CE para reflejar estos cambios.

(23) En aras de la simplificación y de una mejor reglamentación, debe ser posible que la Directiva 2005/44/CE haga referencia a las normas internacionales sin duplicarlas en el marco jurídico de la Unión.

(24) Los SIF están establecidos en la Unión desde 2005 y los Estados miembros han adquirido una experiencia considerable en su desarrollo y aplicación. Además, las especificaciones técnicas necesarias para el funcionamiento de los SIF se incluyen en el anexo III de la Directiva 2005/44/CE. A este respecto, debe suprimirse el artículo 12, apartado 2, de la Directiva 2005/44/CE. Además, al modificar el ámbito de aplicación de la Directiva 2005/44/CE para centrarse en la RTE-T, el requisito de implantar los SIF es aplicable a las vías navegables más importantes, con lo que se crea una red de transporte fiable. De este modo, debe suprimirse el artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2005/44/CE.

(25) De conformidad con el principio de proporcionalidad, para alcanzar el objetivo básico de establecer un marco para la prestación de servicios de información fluvial (SIF) en la Unión es necesario y adecuado establecer normas sobre la creación, el funcionamiento y las especificaciones técnicas de los SIF. La presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 4, del Tratado de la Unión Europea.

---

33 DO L 123 de 12.5.2016, p. 1 (ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

34 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

(26) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, a quien se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, emitió un dictamen el [XX de XX de 2024][35].

(27) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2005/44/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2005/44/CE

La Directiva 2005/44/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 1*

Objeto

1. La presente Directiva establece las normas generales para el despliegue y uso de los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en la Unión con el fin de ayudar al transporte por vías navegables interiores a mejorar su seguridad, eficiencia y sostenibilidad y a facilitar el enlace con otros modos de transporte.

2. La presente Directiva establece las normas generales que permitirán establecer y elaborar requisitos, especificaciones y condiciones técnicos que garanticen unos SIF armonizados, interoperables y abiertos en las vías navegables interiores de la Unión y aseguren la continuidad con otros servicios de gestión del tráfico modal, en particular con la gestión del tráfico y los servicios de información marítimos.».

2) En el artículo 2, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La presente Directiva es de aplicación para la puesta en práctica y el funcionamiento de los SIF en todas las vías navegables interiores y puertos interiores de los Estados miembros que forman parte de la red transeuropea de transporte, especificados y enumerados en los anexos I y II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo[36].».

3) En el artículo 3 se añaden las letras h *bis*) a h *decies*) que figuran a continuación:

«h *bis*) *red transeuropea de transporte* (RTE-T), vías navegables interiores tal y como se definen en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

h *ter*) *información electrónica relativa al transporte de mercancías* (IETM), información electrónica relativa al transporte de mercancías tal y como se

[35] DO C […] de […], p. […].

[36] Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj).

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

define en el artículo 3, punto 4, del Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo[37];

h *quater*) *entorno europeo de ventanilla única marítima* (EMSWe), entorno europeo de ventanilla única marítima tal y como se define en el artículo 2, punto 1, del Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo[38];

h *quinquies*) *ventanilla única marítima nacional*, una ventanilla única marítima nacional tal y como se define en el artículo 2, punto 3, del Reglamento (UE) 2019/1239;

h *sexies*) *Sistema Europeo de Gestión de Datos de Referencia* (ERDMS), repositorio (biblioteca) de punto de acceso único de datos de referencia y listas de códigos que utilizan las aplicaciones informáticas gestionadas por la Comisión en el transporte por vías navegables interiores;

h *septies*) *sistema comunitario de puertos*, plataforma electrónica para el intercambio de información entre las partes interesadas públicas y privadas a fin de garantizar unos procesos portuarios y logísticos fluidos;

h *octies*) *sistema inteligente de infraestructuras de las vías navegables interiores*, plataforma electrónica que apoya la gestión semiautomatizada y totalmente automatizada de la infraestructura de transporte por vías navegables interiores en esclusas y puentes móviles en la RTE-T, gestionada por las autoridades de gestión de las vías navegables públicas;

h *nonies*) *plataforma SIF*, plataforma electrónica de punto de acceso único, alimentada con la información nacional de los SIF y que presta a los usuarios de los SIF servicios de información sobre canales navegables, infraestructura, tráfico y transporte, incluida la planificación de rutas y transporte, y que sirve para la notificación electrónica con arreglo al principio de “solo una vez”;

h *decies*) *puertos interiores*, puertos de navegación interior de la red básica o la red global de la RTE-T, tal y como se enumeran y clasifican en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.».

4) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

Creación de los SIF

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para poner en marcha los SIF en las vías navegables interiores y los puertos interiores incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

2. Los Estados miembros desarrollarán SIF de manera que la aplicación de estos sea eficiente, ampliable e interoperable con otras aplicaciones de SIF y con

[37] Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (DO L 249 de 31.7.2020, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

[38] Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE (DO L 198 de 25.7.2019, p 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj).

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

sistemas de otros modos de transporte, proporcionando también enlaces con los sistemas de gestión de los transportes y actividades comerciales.

3. Con el fin de poner en marcha los SIF, los Estados miembros:

a) garantizarán que se suministren a los usuarios de los SIF todos los datos pertinentes sobre la navegación y la planificación de itinerarios por vías navegables interiores. Estos datos, tal y como se definen en el anexo I, estarán actualizados y se facilitarán, como mínimo, en un formato electrónico común accesible;

b) garantizarán que todos los usuarios de los SIF dispongan, además de los datos mencionados en la letra a), de cartas náuticas electrónicas adecuadas para la navegación de todas sus vías navegables interiores de la RTE-T;

c) harán posible, en la medida en que la normativa nacional o internacional exija información sobre los buques, que las autoridades competentes reciban informes electrónicos de los datos requeridos de los buques. En el caso de los transportes transfronterizos, se enviará esa información a las autoridades competentes del país vecino antes de que el buque llegue a su frontera;

d) garantizarán que se proporcione a los patrones avisos en los que se les informe sobre el nivel del agua (o el calado máximo permitido) y la presencia de hielo en las vías navegables interiores mediante mensajes normalizados, codificados y descargables. El mensaje normalizado incluirá, como mínimo, la información necesaria para poder navegar con seguridad. Los avisos a los navegantes estarán actualizados y se proporcionarán, como mínimo, en un formato electrónico común accesible;

e) garantizarán que el ERDMS se mantenga actualizado facilitando sin demora todos los datos necesarios y los revisarán al menos una vez al año;

f) garantizarán que, como mínimo, se intercambie información relacionada con el tráfico entre los SIF y los entornos electrónicos de intercambio de información establecidos por el Derecho de la Unión y utilizados en otros modos de transporte, también a través de ventanillas únicas marítimas nacionales dentro del EMSWe;

g) garantizarán que la información relativa a las mercancías peligrosas requerida de conformidad con el capítulo 5.4 de la parte 5 de los Reglamentos anexos al Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por vías de navegación interior (ADN), celebrado en Ginebra el 26 de mayo de 2000, tal como se contempla en la sección III.1 del anexo III de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[39], se ponga a disposición de las autoridades competentes en una plataforma IEMT, a través del enlace único de identificación electrónica a que se refiere el artículo 9, apartado 1, letra e), del Reglamento (UE) 2020/1056;

[39] Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj).

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

h) garantizarán el intercambio de información entre los SIF y los sistemas comunitarios de puertos de los puertos interiores, incluida, entre otras cosas, la disponibilidad actualizada de atracaderos y de infraestructuras para combustibles alternativos, en particular de las instalaciones requeridas de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo[40];

i) garantizará el intercambio de información entre los SIF y otros sistemas inteligentes de infraestructuras de las vías navegables interiores con el fin de gestionar el tráfico fluvial.

Las obligaciones impuestas por este apartado deberán cumplirse de conformidad con los requisitos y especificaciones recogidos en los anexos I y II.

4. Las autoridades competentes de los Estados miembros crearán centros de SIF de acuerdo con las necesidades de cada área.

5. Los Estados miembros crearán, gestionarán, utilizarán y mantendrán una plataforma SIF única que proporcione datos relacionados con los canales navegables, la infraestructura, el tráfico y el transporte. La plataforma SIF será accesible para todos los usuarios de los SIF y será la plataforma principal para el intercambio de información relacionada con los SIF. Contendrá enlaces para las conexiones con sistemas de otros modos de transporte y puertos interiores. Los Estados miembros designarán a una o varias autoridades competentes responsables de la gestión de la plataforma SIF.

6. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan las características operativas, las funciones y los procedimientos de la plataforma RIS e identifiquen a su entidad operativa, sobre la base de los principios de las especificaciones técnicas de los SIF establecidos en el punto 7 del anexo II, a fin de garantizar su aplicación uniforme en toda la Unión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11, apartado 2.

7. En caso de que se utilicen los sistemas de automáticos de identificación, se aplicará el Acuerdo regional relativo al servicio de radiotelefonía en vías navegables interiores celebrado en Basilea el 6 de abril de 2000 como parte de la normativa sobre radio de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

8. Los Estados miembros, en colaboración con la Unión si procede, estimularán a los patrones de barcazas, operarios, agentes o propietarios de los buques que naveguen por sus vías navegables interiores, los consignadores o los propietarios de las mercancías transportadas por esos buques, a hacer pleno uso de los servicios que se ponen a disposición en aplicación de la presente Directiva.

9. La Comisión adoptará las medidas apropiadas para verificar la interoperabilidad, la fiabilidad y la seguridad de los SIF.».

---

40 Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

5) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Especificaciones técnicas

1. Con el fin de apoyar los SIF y garantizar la interoperabilidad de estos servicios según se exige en el artículo 4, apartado 2, serán de aplicación las especificaciones técnicas a que se refiere el anexo III, en consonancia con los principios establecidos en el anexo II, y dichas especificaciones abarcarán, en particular, los siguientes ámbitos:

   a) Sistema de Información y Visualización de las Cartas Electrónicas para la Navegación Interior (ECDIS Fluvial);

   b) información electrónica sobre los buques;

   c) avisos a los navegantes;

   d) sistemas de seguimiento y ubicación de los buques;

   e) compatibilidad de los equipos necesarios para el uso de los SIF;

   f) gestión de la plataforma SIF;

   g) interconexión e intercambio de información con bases de datos de la Unión (ERDMS);

   h) interconexión e intercambio de información con plataformas informáticas de otros modos de transporte, incluidas, al menos, IETM y EMSWe;

   i) interconexión e intercambio de información con sistemas de gestión portuaria y con sistemas inteligentes de infraestructuras de las vías navegables interiores;

   j) disposiciones relativas a la navegación y a la planificación de itinerarios.».

6) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Autoridades competentes

Los Estados miembros designarán a las autoridades competentes para la aplicación de los SIF, el intercambio internacional de datos, la gestión de la plataforma SIF y la tramitación de las reclamaciones de los usuarios de los SIF. Esas autoridades se darán a conocer a la Comisión a más tardar el... [un año después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].».

7) Se inserta el artículo 8 *bis* siguiente:

«Artículo 8 bis

Tramitación de reclamaciones

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1. Cada Estado miembro velará por que exista un procedimiento eficaz para tramitar las reclamaciones derivadas de la aplicación de la presente Directiva.

2. La tramitación de las reclamaciones se llevará a cabo de manera que evite conflictos de intereses y sea funcionalmente independiente de cualquier autoridad competente para la aplicación de los SIF, el intercambio internacional de datos y la gestión de la plataforma SIF. La tramitación de las reclamaciones será imparcial y transparente, y respetará debidamente el derecho a la libre actividad empresarial.

3. Las reclamaciones se presentarán en el Estado miembro en cuyas vías navegables o puertos interiores se haya originado el motivo de la reclamación. Los Estados miembros se asegurarán de que se facilite a los usuarios de los SIF y demás partes interesadas información sobre el lugar y el modo en que deben presentar una reclamación, así como sobre cuáles son las autoridades competentes para la tramitación de las reclamaciones.

4. Las autoridades competentes para la tramitación de las reclamaciones cooperarán para tramitar las reclamaciones de carácter transfronterizo.

5. Las autoridades competentes para la tramitación de las reclamaciones estarán facultadas, de conformidad con el Derecho nacional, para exigir a las autoridades competentes para la aplicación de los SIF y el intercambio internacional de datos, a los proveedores de servicios SIF, a los administradores de infraestructuras y a los puertos interiores que les faciliten información pertinente en relación con una reclamación.

6. Las autoridades competentes para la tramitación de las reclamaciones estarán facultadas, de conformidad con el Derecho nacional, para adoptar decisiones con efectos vinculantes, sujetas a control jurisdiccional, cuando proceda.

7. Los Estados miembros informarán a la Comisión del procedimiento para la tramitación de las reclamaciones a más tardar el... [un año después de la fecha de entrada en vigor] y, posteriormente, de cualquier cambio que se realice en dicha información. La Comisión publicará dicha información en su sitio web y la actualizará periódicamente.

8. Los Estados miembros comunicarán anualmente a la Comisión el número y el tipo de reclamaciones recibidas por las autoridades competentes para su tramitación, el número de medidas correctoras adoptadas y el tiempo necesario para resolverlas.».

8) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

Normas sobre confidencialidad y seguridad de la información

Los Estados miembros adoptarán las medidas técnicas y organizativas necesarias de conformidad con el Derecho de la Unión y nacional aplicable para proteger la información y los registros de los SIF de sucesos perjudiciales o de una mala utilización, incluido el acceso indebido, su modificación o pérdida, y para garantizar la confidencialidad de la información comercial y otros tipos de información sensible intercambiada en virtud de la presente Directiva.».

9) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

«Artículo 10

Procedimiento de modificación

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 *bis* a fin de modificar el anexo I, actualizando y revisando los requisitos mínimos en materia de datos, teniendo en cuenta la experiencia adquirida con la aplicación de la presente Directiva y el progreso técnico en el desarrollo de tecnologías y aplicaciones de SIF.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 *bis* a fin de modificar el anexo III mediante la actualización, en su caso teniendo en cuenta los criterios definidos en el apartado 3, y en consonancia con los principios del anexo II, de la referencia a la versión más reciente de la norma ES-RIS y de fijar la fecha de su aplicación.

3. A falta de especificaciones técnicas pertinentes y actualizadas, o cuando las especificaciones técnicas elaboradas por el CESNI no cumplan los requisitos aplicables establecidos en el anexo II, o en caso de que los cambios en el proceso de toma de decisiones del CESNI o en otros elementos de la norma puedan comprometer los intereses de la Unión y en caso de que así lo justifique debidamente un análisis adecuado, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 *bis* a fin de modificar el anexo III para proporcionar especificaciones técnicas adecuadas sobre la base de los principios establecidos en el anexo II.».

10) En el artículo 10 *bis*, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 10 se otorgarán a la Comisión por un período de cinco años a partir del [fecha de entrada en vigor]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos 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 período.».

11) En el artículo 10 *bis*, el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. Los actos delegados adoptados en virtud del presente artículo entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones.».

12) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Transporte por Vías Navegables Interiores. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[41].

[41] 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

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.».

13) En el artículo 12 se suprimen los apartados 2 y 3.

14) Se inserta el artículo 12 *bis* siguiente:

«Artículo 12 bis

Supervisión

La Comisión supervisará el establecimiento de los SIF en la Unión e informará al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el ... [cinco años después de la fecha de entrada en vigor].».

15) El anexo I de la Directiva 2005/44/CE se sustituye por el texto del anexo I de la presente Directiva.

16) El anexo II de la Directiva 2005/44/CE se sustituye por el texto del anexo II de la presente Directiva.

17) El texto que figura en el anexo III de la presente Directiva se añade como anexo III.

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el ... [un año después de su entrada en vigor]. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

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

Artículo 4

Destinatarios

---

de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros que tengan vías navegables interiores incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2 de la Directiva 2005/44/CE.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
La Presidenta	*El Presidente*

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 26.1.2024
COM(2024) 33 final

ANNEX 1

ANEXO

de la propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad

{SEC(2024) 38 final} - {SWD(2024) 15 final} - {SWD(2024) 16 final}

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

ANEXO I

«ANEXO I

REQUISITOS MÍNIMOS SOBRE LOS DATOS

Tal y como se indica en el artículo 4, apartado 3, letra a), se proporcionarán, en particular, los datos siguientes:

- ejes de canales navegables con indicación de los kilómetros;
- restricciones para buques y convoyes en términos de eslora, manga, calado y altura de la obra muerta;
- horario de apertura de las estructuras restrictivas, en particular de esclusas y puentes;
- tiempos de espera actuales y previstos en puentes, esclusas y puertos interiores;
- localización de puertos y puntos de transbordo;
- datos de referencia para los indicadores del nivel del agua pertinentes para la navegación.

La información facilitada estará actualizada y reflejará la situación en tiempo real.».

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 26.1.2024
COM(2024) 33 final

ANNEX 2

ANEXO

de la propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad

{SEC(2024) 38 final} - {SWD(2024) 15 final} - {SWD(2024) 16 final}

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

ANEXO II

«**ANEXO II**

PRINCIPIOS DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS SIF

1. Principios generales

Las especificaciones técnicas de los SIF respetarán los siguientes principios generales:

a) indicación de los requisitos técnicos para la planificación, ejecución y uso operativo de los servicios y sistemas relacionados;

b) arquitectura y organización de los SIF;

c) recomendaciones a los buques de que participen en los SIF para servicios individuales y para el desarrollo gradual de los SIF.

2. ECDIS fluvial

Las especificaciones técnicas del Sistema de Información y Visualización de las Cartas Electrónicas para la Navegación Interior (ECDIS Fluvial), que se establecerán con arreglo al artículo 5, deberán respetar los principios siguientes:

a) compatibilidad con el ECDIS Marítimo para facilitar el tráfico de los buques de navegación interior en las zonas de tráfico mixto de los estuarios y el tráfico entre los ríos y el mar;

b) definición de los requisitos mínimos para los equipos del ECDIS Fluvial, así como el contenido mínimo de las cartas náuticas electrónicas a los fines de seguridad de la navegación; en particular:

   a) grado elevado de fiabilidad y disponibilidad del equipo utilizado para el ECDIS Fluvial;

   b) solidez del equipo utilizado para el ECDIS Fluvial, de manera que soporte las condiciones ambientales características existentes a bordo de un buque sin degradación de su calidad ni fiabilidad;

   c) inclusión en la carta náutica electrónica de todo tipo de objetos geográficos (por ejemplo: límites de los canales navegables, construcciones ribereñas, balizas, etc.) necesarios para que la navegación sea segura;

   d) seguimiento de la carta electrónica con una imagen radar superpuesta cuando se utilice para pilotar el buque;

c) integración de información actualizada sobre la profundidad del canal navegable en la carta náutica electrónica e indicación del nivel de agua real o de uno predefinido;

d) inclusión de información adicional (procedente, por ejemplo, de otras fuentes que no sean las autoridades competentes) en las cartas náuticas electrónicas y visualización

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

en el ECDIS Fluvial sin que perjudique a la información necesaria para que la navegación sea segura;

e) disponibilidad de las cartas náuticas electrónicas para los usuarios de los SIF;

f) disponibilidad de los datos de las cartas náuticas electrónicas para todos los fabricantes de aplicaciones, por un precio razonable y proporcional al coste, si procede;

g) inclusión de información actualizada sobre los tiempos de espera en esclusas, puentes y puertos interiores en las cartas náuticas electrónicas y visualización en el ECDIS Fluvial sin que perjudique a la información necesaria para que la navegación sea segura.

3. Información electrónica sobre los buques

Las especificaciones técnicas de la información electrónica sobre los buques para la navegación interior, con arreglo al artículo 5, deberán respetar los principios siguientes:

a) facilitar el intercambio electrónico de datos entre las autoridades competentes de los Estados miembros, los participantes en la navegación fluvial y marítima, así como en el transporte multimodal si implica a la navegación fluvial;

b) uso de un mensaje normalizado de notificación de un transporte que se envía de un buque a la autoridad, de la autoridad al buque y de autoridad a autoridad con el fin de alcanzar la compatibilidad con la navegación marítima;

c) uso de listas de códigos y clasificaciones acordadas internacionalmente, completadas si fuera necesario, que satisfagan las necesidades de la navegación interior;

d) utilización de un sistema europeo uniforme de numeración para la identificación de los buques.

4. Avisos a los navegantes

Las especificaciones de los avisos a los navegantes con arreglo al artículo 5, en particular en lo referente a la información sobre los canales navegables, el tráfico y la gestión, así como la planificación de itinerarios, deberán respetar los principios siguientes:

a) estructura normalizada de los datos utilizando frases predefinidas y codificadas en gran medida para permitir la traducción automática del contenido principal a otras lenguas y facilitar la integración de los avisos a los navegantes en los sistemas de planificación de itinerarios;

b) compatibilidad de la estructura normalizada de los datos con la estructura de los datos del ECDIS Fluvial para facilitar la inclusión de los avisos a los navegantes en el ECDIS Fluvial;

c) armonización con las especificaciones técnicas para la navegación y la planificación de itinerarios a fin de garantizar la coherencia de la información facilitada.

5. Sistemas de seguimiento y ubicación de los buques

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Las especificaciones técnicas de los sistemas de seguimiento y ubicación de los buques con arreglo al artículo 5 deberán respetar los principios siguientes:

a) definición de los requisitos de los sistemas y los mensajes normalizados, así como de los procedimientos, para que puedan automatizarse;

b) distinción entre sistemas adecuados para los requisitos de la información táctica sobre el tráfico y sistemas adecuados para los requisitos de la información estratégica sobre el tráfico, ambos en relación con la precisión del posicionamiento y la frecuencia de actualización exigida;

c) descripción de los sistemas técnicos pertinentes para el seguimiento y la ubicación de buques tales como el AIS (Sistema Automático de Identificación para la navegación interior);

d) compatibilidad de los formatos de datos con el sistema AIS marítimo.

6. Gestión de la plataforma SIF

Las especificaciones técnicas de la plataforma SIF con arreglo al artículo 5 deberán respetar los principios siguientes:

a) actuar como ventanilla digital única para la navegación interior;

b) ser un punto de acceso único armonizado para obtener información actualizada y, si es posible, en tiempo real, sobre las condiciones de los canales navegables para lograr una navegación, una planificación y unas operaciones portuarias seguras y sostenibles a lo largo de la RTE-T;

c) permitir cadenas de transporte multimodales, proporcionando al mismo tiempo un nivel adecuado de protección de datos;

d) ofrecer un alto nivel de precisión de los datos para el intercambio ininterrumpido de datos entre los usuarios pertinentes de los SIF a lo largo de la RTE-T (dentro y fuera de la Unión);

e) ofrecer una interfaz de uso fácil con funcionalidades útiles, convenientes y prácticas, como la capacidad de guardar y almacenar perfiles;

f) ofrecer un punto de notificación único y armonizado, de conformidad con el principio de «solo una vez», también para los viajes internacionales;

g) conectar con otros sistemas que utilizan tecnologías de información, comunicación, navegación o posicionamiento/localización a fin de gestionar eficazmente la infraestructura, la movilidad y el tráfico en la RTE-T y de proporcionar servicios de valor añadido a la ciudadanía y a los operadores, incluidos sistemas para usar la red en condiciones de seguridad física y operacional, de forma respetuosa con el medio ambiente y con eficiencia desde el punto de vista de la capacidad;

h) recopilar y notificar datos de uso anonimizados y agregados que puedan utilizarse para el seguimiento de la implantación de los SIF, que incluyan, como mínimo, el número de usuarios de los SIF, la disponibilidad de datos en la plataforma SIF, la conexión y el número de intercambios con otros sistemas (por ejemplo, IETM, EMSWe o sistemas comunitarios de puertos).

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

7. Intercambio de datos con otros sistemas o plataformas digitales

Las especificaciones técnicas para el intercambio de datos con otros sistemas o plataformas digitales, incluidos EMSWe, IETM, ERDMS, sistemas comunitarios de puertos para puertos interiores y sistemas inteligentes de infraestructuras de las vías navegables interiores, de conformidad con el artículo 5, respetarán los siguientes principios:

a) basarse en las funcionalidades proporcionadas por la plataforma SIF;

b) facilitar el intercambio electrónico de datos entre las tecnologías SIF y las bases de datos y sistemas utilizados por otros modos de transporte, mediante enlaces e interfaces de datos adecuados;

c) definir los requisitos relativos a los sistemas y procedimientos para el intercambio automatizado de datos;

d) intercambiar información en tiempo real, en particular aquellos datos en los que el tiempo es crucial;

e) garantizar el intercambio seguro de información de conformidad con un sistema global de control de acceso basado en derechos;

f) prever un marco de intercambio de sistemas que permita futuros desarrollos y conexiones con sistemas adicionales según sea necesario, incluidos los intercambios con el futuro espacio común europeo de datos relativos a la movilidad y cualquier otro sistema diseñado para promover innovaciones en el transporte multimodal.

8. Intercambio de datos con otros sistemas o plataformas digitales

Las especificaciones técnicas para el intercambio de datos con otros sistemas o plataformas digitales, incluidos EMSWe, IETM, ERDMS, sistemas comunitarios de puertos para puertos interiores y sistemas inteligentes de infraestructuras de las vías navegables interiores, de conformidad con el artículo 5, respetarán los siguientes principios:

a) basarse en las funcionalidades proporcionadas por la plataforma SIF;

b) facilitar el intercambio electrónico de datos entre las tecnologías SIF y las bases de datos y sistemas utilizados por otros modos de transporte, mediante enlaces e interfaces de datos adecuados;

c) definir los requisitos relativos a los sistemas y procedimientos para el intercambio automatizado de datos;

d) intercambiar información en tiempo real, en particular aquellos datos en los que el tiempo es crucial;

e) garantizar el intercambio seguro de información de conformidad con un sistema global de control de acceso basado en derechos;

f) prever un marco de intercambio de sistemas que permita futuros desarrollos y conexiones con sistemas adicionales según sea necesario, incluidos los intercambios con el futuro espacio común europeo de datos relativos a la movilidad y cualquier otro sistema diseñado para promover innovaciones en el transporte multimodal.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

9. Navegación y planificación de itinerarios

Las especificaciones técnicas para la navegación y la planificación de itinerarios con arreglo al artículo 5 deberán respetar los principios siguientes:

a) facilitar información actualizada periódicamente y, como mínimo, cuando se produzcan cambios importantes en la situación del canal navegable que puedan afectar a la navegación;

b) incluir, como mínimo, la siguiente información:

   a) tiempos de espera en esclusas, puentes (móviles) y puertos interiores;

   b) nivel del agua, profundidad mínima medida, distancia vertical, estado de la presa de contención, descarga, régimen, nivel de agua previsto, profundidad mínima medida prevista o descarga prevista;

   c) situación de hielo y navegabilidad correspondiente;

   d) horas de funcionamiento de esclusas, puentes (móviles) y puertos interiores;

   e) información meteorológica;

c) ser facilitadas a través del ECDIS Fluvial, los avisos a los navegantes y la plataforma SIF, según proceda.».

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 26.1.2024
COM(2024) 33 final

ANNEX 3

ANEXO

de la propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad

{SEC(2024) 38 final} - {SWD(2024) 15 final} - {SWD(2024) 16 final}

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

ANEXO III

«ANEXO III

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LOS SIF

Las especificaciones técnicas aplicables a los SIF serán las que figuran en la norma ES-RIS 2023/1.».

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 26.1.2024
SWD(2024) 16 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo

por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad

{COM(2024) 33 final} - {SEC(2024) 38 final} - {SWD(2024) 15 final}

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

A. Necesidad de actuar

¿Cuál es el problema y por qué es un problema en la Unión?

Los servicios de información fluvial (SIF) apoyan la gestión del tráfico y el transporte en la navegación interior. Su objetivo es contribuir a: i) un proceso de transporte seguro y eficiente; y ii) el uso pleno de las vías navegables interiores. El proceso legislativo para regular los SIF a escala de la Unión comenzó en 2005, con la adopción de la Directiva SIF (Directiva 2005/44/CE). La Directiva establece las normas generales para el despliegue y uso de SIF armonizados, interoperables y abiertos, con el fin de aumentar la seguridad, la eficiencia y el respeto por el medio ambiente del transporte por vías navegables interiores en la Unión. Al mismo tiempo, la Directiva trataba de facilitar las conexiones entre el transporte por vías navegables interiores y otros modos de transporte (es decir, el transporte multimodal). En el marco de la Unión, la Directiva establece lo siguiente: i) los requisitos generales sobre la forma en que los Estados miembros deben crear los SIF; ii) los ámbitos para los que es necesario desarrollar normas; y iii) los principios que deben seguirse. Las directrices y especificaciones técnicas propiamente dichas son elaboradas por la Comisión y adoptadas mediante Derecho derivado.

Tras una evaluación de la Directiva realizada en 2021 y la consulta a las partes interesadas, el problema detectado en la evaluación de impacto es la lentitud y fragmentación en el despliegue de los SIF, lo cual dificulta la competitividad y la seguridad del sector y su contribución a los objetivos del Pacto Verde Europeo.

¿Qué se pretende conseguir?

La revisión de la Directiva SIF debe proporcionar un marco eficaz para el despliegue y el uso de SIF armonizados en la Unión, centrándose en: i) permitir mejoras en la competitividad y la seguridad del sector; y ii) contribuir a los objetivos del Pacto Verde Europeo. Para ello, la iniciativa pretende abordar el problema detectado. Los objetivos específicos de la iniciativa son: i) garantizar una mejor disponibilidad de datos de los SIF, un mejor acceso a los SIF y el uso de normas armonizadas; ii) facilitar la integración del transporte por vías navegables interiores en la cadena multimodal; iii) garantizar una mayor adopción e interoperabilidad de las soluciones digitales; y iv) abordar las preocupaciones en materia de protección de datos.

¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la Unión (respecto a la subsidiariedad)?

La evaluación de 2021 concluyó que no podrían haberse obtenido a escala nacional los beneficios de la Directiva, debido principalmente a la gran fragmentación tanto de las normas como de las prácticas de aplicación. La evaluación puso de relieve que la fragmentación en el despliegue de los SIF exige una intervención a escala de la Unión debido al carácter transfronterizo del sector del transporte por vías navegables interiores. Esta iniciativa aportará un valor añadido adicional de la Unión, al mejorar la eficiencia de los SIF (en cuanto a normas técnicas, procesos de adopción y mejora del intercambio de información) e integrar mejor las vías navegables interiores en las cadenas de suministro multimodales. Además, aunque el problema está limitado geográficamente, pues afecta solo a los Estados miembros con vías navegables conectadas, es más probable que la actuación a escala de la Unión garantice que las soluciones: i) sean uniformes para todos los Estados miembros afectados; y ii) sean coherentes con las iniciativas pertinentes en el marco del Pacto Verde Europeo, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente y el Plan de Acción NAIADES III.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

B. Soluciones

¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso negativo, ¿por qué?

Se han diseñado y evaluado tres opciones de actuación (OA-A, OA-B y OA-C) para abordar los problemas y las causas de los problemas que se han detectado. Todas las opciones de actuación contienen diversas medidas para contribuir a la consecución de los objetivos de la iniciativa, aunque cada opción tiene un nivel diferente de eficacia y eficiencia.

La **OA-A** incluye dos medidas estratégicas que son comunes a las tres opciones de actuación: i) garantizar la disponibilidad y la calidad de los datos en el Sistema de Gestión de Documentos Electrónicos de Archivo (ERDMS); y ii) introducir el Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI) con vistas a elaborar las especificaciones técnicas para los SIF. Además, la OA-A se basa en directrices para aumentar la armonización de la aplicación de los SIF e introduce un mecanismo de reclamaciones a escala de los Estados miembros. En cuanto a las conexiones con otros modos, la OA-A prevé enlaces voluntarios con plataformas de información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM). Además, aporta claridad jurídica sobre el uso de datos personales en caso necesario.

La **OA-B** va más allá a la hora de apoyar el desarrollo de los SIF, añadiendo nuevas normas sobre datos para la navegación y la planificación de itinerarios y estableciendo una plataforma SIF para el intercambio de datos. Además: i) establece normas; ii) exige conexiones entre los SIF y los sistemas utilizados en otros modos de transporte (por ejemplo, marítimo); iii) requiere conexiones con la IETM; y iv) introduce normas para el intercambio voluntario de información con los puertos marítimos. También armoniza el ámbito de aplicación con el de la red RTE-T.

La **OA-C** refuerza las disposiciones de la OA-B y añade otros elementos. Para apoyar el seguimiento de la aplicación, introduce un marco de medición del rendimiento. Añade una serie de elementos que requieren la notificación electrónica de los planes de viaje a las autoridades nacionales de transporte, así como el intercambio de todos los datos transfronterizos necesarios para la gestión del tráfico y el transporte por parte de los Estados miembros. Además, hace obligatorios los intercambios de datos con los puertos interiores, al tiempo que introduce modelos para el intercambio de datos personales cuando así lo exija la legislación nacional e internacional.

La opción de actuación preferida es la OA-B, ya que aporta el mejor equilibrio entre los objetivos que deben alcanzarse y tiene la mejor relación coste-beneficio de las opciones de actuación. Garantiza un grado de proporcionalidad en la intervención y está plenamente en consonancia con el principio de subsidiariedad. Además, no introduce cargas para el sector privado.

¿Qué opinan las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Las partes interesadas apoyaron ampliamente la participación del CESNI en el desarrollo y la adopción de las especificaciones técnicas. Las partes interesadas también estuvieron de acuerdo en que RIS COMEX constituye una base importante para seguir desarrollando la plataforma RIS. Un reducido número de expertos de los SIF opinó que la Directiva ya era suficientemente amplia y que sería mejor centrar su atención en la aplicación e introducción de directrices, lo cual se reflejaba en el enfoque adoptado en el marco de la OA-A. Se observaron diferencias en las opiniones, en particular, entre las autoridades de los Estados miembros y los operadores de buques sobre los costes y beneficios probables del mecanismo de reclamación (los Estados miembros, por lo general, se mostraron en contra) y de la notificación electrónica de los itinerarios (los operadores de buques, por lo general, se mostraron en contra). Las conexiones entre los SIF y la IETM desencadenaron algunos debates: las autoridades de algunos Estados miembros consideraban que estas conexiones debían ser obligatorias, mientras que los operadores de buques eran más escépticos (si bien algunos consideraban que podrían constituir una oportunidad para las aplicaciones de empresa a empresa). Por último, pero no por ello menos importante, existía una clara preocupación por parte de los operadores de buques (en particular de los que representaban a pymes) acerca del uso de datos personales (aunque no parecía que se entendiera claramente qué datos se consideran personales).

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?

La opción de actuación preferida (OA-B) da lugar a unos beneficios totales estimados en 450,4 millones EUR, expresados como valor actual durante todo el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia.

Los *operadores de buques* se beneficiarían de un ahorro de costes de ajuste gracias a la mejora de la calidad de la información y a la reducción de los esfuerzos para recopilar la información necesaria para planificar su itinerario (72,1 millones EUR expresados como valor actual durante el período 2025-2050 en relación con la hipótesis de referencia). La OA-B también supondría un ahorro de costes administrativos para los operadores de buques (de 28,5 millones EUR) al reducir la necesidad de volver a registrar la información sobre la carga y comunicar la información sobre la carga a los puertos. Los *proveedores de servicios de* software *de los SIF* lograrían recortar sus costes de ajuste gracias a la mejora del acceso a información de mejor calidad, lo que reduciría los costes de sus aplicaciones de *software* (en 8,1 millones EUR). Para las *autoridades públicas nacionales*, la OA-B supondría un ahorro de costes administrativos gracias al tratamiento electrónico de la información sobre la carga (en lugar de los informes de carga en papel) y a la eliminación progresiva de las plataformas nacionales, que serían sustituidas gradualmente por RIS COMEX.

También se espera que la OA-B genere *beneficios indirectos para la sociedad* en cuanto a ahorro en costes externos, estimados en 311 millones EUR expresados como valor actual durante todo el período 2025-2050 en relación con la hipótesis de referencia. Estos beneficios se deben al mayor uso del transporte por vías navegables interiores en detrimento del transporte por carretera.

Al analizar los costes, los beneficios netos de la opción de actuación preferida se estiman en 356,7 millones EUR, expresados como valor actual durante todo el período 2025-2050 con

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

respecto a la hipótesis de referencia. La OA-B presenta la mayor relación coste-beneficio (4,8) de las tres opciones.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?

En el caso de las autoridades públicas nacionales, se espera que la OA-B dé lugar a unos costes de ajuste únicos de 18,3 millones EUR para establecer la infraestructura digital necesaria y unos costes administrativos de 75,3 millones EUR para gestionar y mantener los sistemas y servicios necesarios, expresados como valor actual durante el período 2025-2050 en relación con la hipótesis de referencia.

¿Cuáles son las repercusiones para las pymes y la competitividad?

El sector del transporte por vías navegables interiores se caracteriza por una proporción muy elevada de pymes, e incluso microempresas, entre los operadores de buques, que a menudo son empresas familiares. Los proveedores de servicios de *software* constituyen un segmento de mercado, con menos de 50 empresas activas en este ámbito, la mayoría de las cuales emplean a menos de 250 personas. Para los operadores de buques, la OA-B daría lugar a unos ahorros de costes netos estimados en un total de 100,6 millones EUR, expresados como valor actual durante todo el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia, que principalmente se materializan en: i) tiempo ahorrado para la planificación de itinerarios; ii) tiempo ahorrado en requisitos de información; y iii) mejoras en la eficiencia de la navegación. Los proveedores de servicios de *software* se beneficiarían de un ahorro de costes total de 8,1 millones EUR gracias a la reducción de los esfuerzos para recopilar información básica. Teniendo en cuenta la gran proporción de pymes presentes entre los operadores de buques y los proveedores de servicios de *software*, se espera que la mayor parte de este ahorro neto de costes se atribuya a las pymes, aunque los datos disponibles no permitieron estimar la división de estos ahorros de costes entre los dos grupos de operadores (es decir, las pymes y otros).

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

Los costes totales para las autoridades públicas nacionales se estiman en 93,6 millones EUR, de los cuales 18,3 millones EUR corresponderían a costes de ajuste y 75,3 millones EUR a costes administrativos. La OA-B también daría lugar a un ahorro de costes administrativos de 30,6 millones EUR. De este modo, los costes netos para las autoridades públicas nacionales se estiman en un total de 63 millones EUR, expresados como valor actual durante todo el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia.

¿Habrá otras repercusiones significativas?

La iniciativa repercutirá positivamente en la aplicación del principio de «digital por defecto». La OA-B establece una plataforma SIF para el intercambio de información sobre los SIF. Además, al exigir el uso de IETM e introducir mejores conexiones con los puertos y otros modos de transporte, la OA-B mejorará la interoperabilidad del transporte por vías navegables interiores a través de soluciones digitales. La revisión no tiene por objeto reproducir los sistemas e iniciativas existentes, sino aumentar las conexiones entre los sistemas existentes y hacer uso de las soluciones existentes. Tampoco pretende convertirse en una herramienta digital única para el transporte por vías navegables interiores, ya que forma parte de una

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

familia de aplicaciones como las bases de datos para tripulaciones e información sobre los buques.

Proporcionalidad

Se considera que la opción de actuación preferida es la más proporcionada respecto de lo que resulta necesario para alcanzar los objetivos estratégicos generales.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política?

Cinco años después del final de la fecha de aplicación de toda la normativa pertinente (incluida la adopción y entrada en vigor de los actos de ejecución y delegados necesarios), la Comisión debe llevar a cabo una evaluación para comprobar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 11/03/2024 13:48:24
Nº Rexistro: 177
Data envio: 11/03/2024 13:48:24.947

PARLAMENTO DE GALICIA

Anexo II

DECLARACIÓN DE BENS E DEREITOS[i]

PRIMEIRO APELIDO: OTERO **SEGUNDO APELIDO:** RODRIGUEZ **NOME:** PATRICIA	
ESTADO CIVIL: SOLTEIRA	**RÉXIME ECONÓMICO MATRIMONIAL:**
DATA DE PROCLAMACIÓN: 22/07/2020 (Indíquese a data na que foi proclamado/a deputado/a pola xunta electoral correspondente)	**DATA DA PRESENTACIÓN DA CREDENCIAL NA CÁMARA:** 28/07/2020
CIRCUNSCRICIÓN ELECTORAL POLA QUE FOI ELIXIDO/A	LUGO
TIPO DE DECLARACIÓN	○ **Orixinaria** ○ **Modificativa** ◉ **Por cesamento na condición de deputado/a.** (Marque a casa que proceda)

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 11/03/2024 13:48:24
Nº Rexistro: 177
Data envio: 11/03/2024 13:48:24.947

PARLAMENTO DE GALICIA

En cumprimento do disposto no artigo 6.7 da Lei de eleccións ao Parlamento de Galicia, no artigo 15 do Regulamento da Cámara e nas Normas reguladoras do seu Rexistro de Intereses (BOPG núm. 540), formulo a seguinte

DECLARACIÓN DE BENS E DEREITOS

RENDAS PERCIBIDAS POLO PARLAMENTARIO/PARLAMENTARIA[1]		
PROCEDENCIA DAS RENDAS	**CONCEPTO**	**EUROS**
Percepcións netas de tipo salarial, soldos, honorarios, aranceis e outras retribucións, calquera que sexa a súa denominación.[2]		
Dividendos e participación en beneficios de sociedades, comunidades ou entidades de calquera clase.		
Xuros ou rendementos de contas, depósitos e activos financeiros.		
Outras rendas ou percepcións de calquera clase.[3]		

CANTIDADE PAGADA POR IRPF Indíquese a cota líquida pagada no exercicio anterior á data desta declaración, a saber, o pagamento final de o haber máis as retencións.	9853,68 €

[1] As rendas que se deben declarar son as percibidas no exercicio económico anterior á data da declaración.
[2] Excluiranse as percepcións recibidas do Parlamento de Galicia, que se atopan xa publicadas na web da Cámara.
[3] De ser o caso, débense incluír as percepcións cobradas por plans de pensións.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 11/03/2024 13:48:24
Nº Rexistro: 177
Data envio: 11/03/2024 13:48:24.947

PARLAMENTO DE GALICIA

BENS PATRIMONIAIS DO PARLAMENTARIO OU DA PARLAMENTARIA					
BENS	**Clase e características[4]**	**Situación[5]**	**Data de adquisición**	**Dereito sobre o ben[6] e Título de adquisición[7]**	**Valor catastral**
Bens inmobles de natureza urbana.					
Bens inmobles de natureza rústica.					
Bens inmobles propiedade dunha sociedade, comunidade ou entidade que non cotiza na Bolsa e da que a persoa declarante ten accións ou participacións.					

[4] Indique se é piso, vivenda, praza de aparcamento, local comercial, nave industrial e máis as características que procedan.
[5] Indique a provincia onde estea situado o ben. De se tratar de bens radicados no estranxeiro, sinale o país.
[6] Pleno dominio, núa propiedade, usufruto, dereito de superficie, privativo, ganancial, en comunidade de bens, etc.
[7] Compravenda, herdanza, doazón, etc.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 11/03/2024 13:48:24
Nº Rexistro: 177
Data envio: 11/03/2024 13:48:24.947

PARLAMENTO DE GALICIA

DEPÓSITOS EN CONTAS CORRENTES OU DE AFORRO, CONTAS FINANCEIRAS E OUTROS TIPOS DE IMPOSICIÓNS[8]	SALDO[9] DE TODOS OS DEPÓSITOS (€)
CONTA CORRENTE	4593,85

[8] Indique a clase de depósito sen necesidade de sinalar a entidade bancaria.
[9] O saldo debe ser a suma de todos os depósitos de todas as contas. Pódese tomar como referencia o saldo medio das contas correntes durante o ano anterior á declaración, ou o saldo en calquera dos sete días anteriores á declaración ou o saldo no 31 de decembro do exercicio anterior. De tomar como referencia unha das posibilidades, esta débeselles aplicar a todas as contas.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 11/03/2024 13:48:24
Nº Rexistro: 177
Data envio: 11/03/2024 13:48:24.947

PARLAMENTO DE GALICIA

OUTROS BENS OU DEREITOS		
CLASE DE BEN OU DEREITO	**DESCRICIÓN DO BEN OU DEREITO (Indique o sistema que se utilizou para a súa valoración diñeraria)**	**VALOR (€)[10]**
Débeda pública, obrigas, bonos, certificados de depósito, obrigas de pagamento e demais valores equivalentes. **Accións e participacións en todo tipo de sociedades, entidades con valor económico e cooperativas.** **Participacións en fondos de investimento**		
Sociedades participadas en máis dun 5 % por outras sociedades ou entidades que sexan propiedade, en todo ou en parte, do parlamentario ou da parlamentaria declarante.		

VEHÍCULOS, EMBARCACIÓNS E AERONAVES	
Data de adquisición	**DESCRICIÓN[11]**
28/10/2021	COCHE. AUDI Q3 SPORTBACK

[10] En bens ou dereitos negociados en mercados organizados débese reflectir o valor de cotización en calquera día hábil dos sesenta días anteriores á data desta declaración e débese así mesmo indicar a data elixida. Nos bens e dereitos non cotizados en mercados organizados débese indicar o nome da sociedade ou entidade e o valor das accións ou participacións segundo o balance anual anterior á data desta declaración. De non haber balance anual anterior á declaración, o valor que hai que declarar debe ser o teórico contable. As participacións en fondos de investimento valoraranse polo seu valor liquidativo ao 31 de decembro.

[11] Non indique a matrícula. Débense incluír vehículos, embarcacións ou aeronaves propiedade dunha sociedade que, non cotizando na Bolsa, estea participada dalgún modo pola persoa declarante, sempre que o parlamentario ou a parlamentaria os utilice, aínda que sexa ocasionalmente. Valoraranse segundo os prezos medios de venda aprobados polo Ministerio de Facenda.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 11/03/2024 13:48:24
Nº Rexistro: 177
Data envio: 11/03/2024 13:48:24.947

PARLAMENTO DE GALICIA

OUTROS BENS, RENDAS OU DEREITOS DE CONTIDO ECONÓMICO NON DECLARADOS NAS EPÍGRAFES ANTERIORES	VALOR (€)

DÉBEDAS E OBRIGAS PATRIMONIAIS			
PRÉSTAMOS (DESCRICIÓN E ACREDOR)	DATA DE CONCESIÓN	IMPORTE CONCEDIDO (€)	SALDO[12] PENDENTE (€)
Outras débedas e obrigas derivadas de contratos, sentenzas ou calquera outro título. CONTRATO DE FINANCIACIÓN PARA COMPRA DE VEHÍCULO NA MODALIDADE DE OPCIÓN FUTURO A 4 ANOS, CON VOLKSWAGEN BANK GMBM S.E, EN DATA 22/10/2021			

[12] Na data do 31 de decembro do exercicio anterior á declaración ou calquera día do mes inmediatamente anterior á data desta declaración.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 11/03/2024 13:48:24
Nº Rexistro: 177
Data envio: 11/03/2024 13:48:24.947

PARLAMENTO DE GALICIA

OBSERVACIÓNS

(Que a persoa declarante fai constar para ampliar información que non lle colleu noutras epígrafes desta declaración e para deixar constancia de canto considere conveniente engadir)

E para que así conste, asino esta declaración.

Data: 11 DE MARZO DE 2024

Sinatura: Patricia Otero Rodríguez

Firmado digitalmente por Patricia Otero Rodríguez
Nombre de reconocimiento (DN): cn=Patricia Otero Rodríguez , email=patricia.otero.rodriguez@parlamentodegalicia.es
Fecha: 2024.03.11 13:13:41 +01'00'

De conformidade á Lei Orgánica de Protección de Datos de Carácter Persoal 15/1999, informámoslle que os datos de contacto utilizados para a presente comunicación serán incluídos nun ficheiro debidamente inscrito ante o RGPD coa finalidade de posibilitar o rexistro das declaracións de bens dos deputados do Parlamento de Galicia.

Sen prexuízo diso infórmaselle de que vostede poderá exercitar os dereitos de acceso, rectificación, cancelación e oposición para o que debe dirixirse a: Parlamento de Galicia, C/ Hórreo, 63, 15701, Santiago de Compostela A Coruña, achegando acreditación da identidade e indicando na comunicación á atención do servizo xurídico do Parlamento de Galicia, exercicio de dereito.

En caso de non ser o destinatario desta información, por favor, rogamos comuníquenolo no enderezo do remitente para a eliminación da súa declaración de bens, non copiando nin entregando esta mensaxe a ninguén máis e procedendo á súa destrución.

---

[i] O formulario deberase cubrir con ordenador no modelo PDF interactivo que facilita o Parlamento de Galicia. Non se admitirán declaracións cubertas a man.

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 11/03/2024 13:48:24
Nº Rexistro: 177
Data envio: 11/03/2024 13:48:24.947

Asinado dixitalmente por:

Patricia Otero Rodríguez na data 11/03/2024 13:13:41

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO
DE GALICIA

BOLETÍN OFICIAL DO
PARLAMENTO DE GALICIA

Edición e subscricións:
Servizo de Publicacións do Parlamento de Galicia. Hórreo, 63. 15702. Santiago de Compostela.
Telf. 981 55 13 00. Fax. 981 55 14 25
Dep. Leg. C-155-1982. ISSN 1133-2727

CSV: BOPGDSPG-9R6o0b0nS-5
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/