

PREGUNTAS FRECUENTES PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE Y DIGITAL

**Concurrencia no competitiva: Eco-incentivo
Marítimo — ENTIDADES COLABORADORAS**

**PLAN DE RECUPERACIÓN,
TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA**

19/12/2022

Contenido

1.	Generalidades del Programa	3
2.	Elegibilidad del servicio y unidades elegibles	6
3.	Proceso de selección de Entidades colaboradoras.....	8
4.	Cálculo del eco incentivo	13
5.	Problemas informáticos	14

1. Generalidades del Programa

1.1 ¿Qué es un eco-incentivo?

Por definición, los eco-incentivos son una serie de ayudas o iniciativas encaminadas a facilitar o impulsar el uso y/o adquisición de bienes y servicios que no son dañinos con el medio ambiente. En concreto, con el Eco-incentivo marítimo, que cuenta con un presupuesto inicial de 60 millones de euros, se pretende consolidar y aumentar la cuota modal del transporte marítimo. El coste subvencionable es el coste externo ahorrado, que en este caso depende de la reducción de las emisiones contaminantes que se consiga con el trasvase de la carretera a los buques.

Coste Externo Carretera – Coste Externo Mar= coste externo subvencionable. En el caso de los eco-incentivos marítimos, será una ayuda a la demanda, dirigida a los usuarios de los servicios de transporte marítimo de carga rodada, y la ayuda será proporcional al mérito socioambiental generado por el uso de los servicios marítimos.

No todos los servicios marítimos son elegibles. **En concreto, estarán cubiertos por este tipo de ayudas los servicios marítimos que cumplan los siguientes requisitos:**

- a) Admitir el embarque de unidades elegibles en buques ro-ro, con-ro o ro-pax.
- b) Conectar puertos situados en el territorio de los Estados miembros de la Unión Europea.
- c) Tener origen o destino en un puerto de interés general del territorio nacional.
- d) Ser un servicio regular, con la frecuencia mínima que se establezca en la correspondiente convocatoria.
- e) Ser un servicio de transporte marítimo de mercancías para el que exista una ruta alternativa de transporte por carretera. A efectos del cumplimiento de este requisito, se considerará una ruta alternativa de transporte por carretera aquella que se realice íntegramente por carretera, incluyendo en su caso el cruce de canales o estrechos por vía marítima, siempre y cuando la ruta no se limite al cruce de dichos canales o estrechos.

El eco-incentivo cubrirá el 100% del ahorro unitario de costes externos del servicio marítimo dentro del territorio nacional, con el límite previsto del 30% los gastos operativos del servicio marítimo. Así, se calcula el ahorro de costes por servicio marítimo en función de un camión tipo que utiliza dicho servicio para cubrir su trayecto, frente al que lo cubre sólo por carretera.

1.2 ¿Será elegible el tráfico de 2022 anterior a la salida de la convocatoria?

No, no habrá retroactividad en los eco-incentivos. Para el eco-incentivo marítimo, en la primera convocatoria, el período de elegibilidad de las actividades subvencionables será desde la fecha de publicación del extracto de la convocatoria en el BOE hasta el 31 de marzo de 2023. Los beneficiarios de los marítimos son las empresas que contratan el servicio de transporte (demanda).

1.3 En el cálculo de los eco-incentivos ¿qué se consideran costes externos?

Se entiende por coste externo aquel coste que se produce realizando una actividad, en este caso el transporte de mercancías, y que no es asumido por los agentes que la llevan a cabo, sino que se repercute sobre toda la sociedad, siendo esta la que lo acaba asumiendo. Los costes externos que son considerados en el programa de eco-incentivos son: las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica (costes ambientales), el ruido, la congestión y la accidentalidad (costes socioeconómicos) generados por el transporte de mercancías. El eco-incentivo se basa en el ahorro de costes externos al pasar de un modo más contaminante, como la carretera, a otro más sostenible, el marítimo.

1.4 ¿Son compatibles los eco-incentivos con ayudas de otros países?

Las subvenciones previstas son incompatibles con la percepción de otras ayudas o subvenciones para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera Administraciones o entes públicos, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales. Por su parte, al incentivarse sólo el tramo nacional, el operador podría, en su caso, solicitar ayudas de otros países para tramos de fuera de nuestras fronteras.

1.5 Al unir dos puertos europeos ¿se podría solicitar ayuda a los dos países correspondientes a cada puerto?

El coste elegible es el ahorro de coste externo que produce una unidad elegible en territorio español por utilizar un servicio elegible en lugar de ir por carretera. En consecuencia, cualquier ayuda que no subvencione el mismo coste elegible sería compatible.

1.6 ¿Cómo se reparten los fondos entre los eco-incentivos ferroviario y marítimo?

Los dos programas de eco-incentivos (ferroviario y marítimo) cuentan con una dotación inicial de 120 millones de euros más 15 millones adicionales, con el objetivo de incentivar el uso del transporte ferroviario y marítimo de mercancías estableciendo dos programas de

eco-incentivos que premien el ahorro de costes externos medioambientales y socioeconómicos generados por el uso de ambos modos frente a la carretera.

Se ha considerado asignar inicialmente 60 millones al eco - incentivo marítimo, a la luz de los estudios previos sobre evolución del tráfico e intercambio modal.

1.7 ¿Los eco-incentivos que se darán al tráfico marítimo en el ámbito del MRR serán sólo para tráfico ro-ro o para toda línea marítima que consiga evitar tráfico actual por carretera?

Podrán ser potenciales beneficiarios todas aquellas personas físicas o jurídicas establecidas en un Estado miembro de la Unión Europea que hayan realizado el pago del flete marítimo correspondiente a la actividad subvencionable, ya se trate del cargador, de un transportista o de un operador de transporte. Se considerarán como elegibles aquellos servicios regulares, internacionales entre Estados Miembro de las UE de tipo ro – ro, con – ro o ro – pax con origen, destino en un puerto de interés general del territorio español, que admitan unidades elegibles (semirremolques, excluida la cabeza tractora, los remolques y los vehículos pesados rígidos), y deberán tener preferentemente una frecuencia mínima que se definirá en la convocatoria. En todo caso, deberá existir una ruta alternativa de transporte por carretera. A efectos del cumplimiento de este requisito, se considerará una ruta alternativa de transporte por carretera aquella que se realice íntegramente por carretera, incluyendo en su caso el cruce de canales o estrechos por vía marítima, siempre y cuando la ruta no se limite al cruce de dichos canales o estrechos.

1.8 ¿Se va a verificar de algún modo que se trata de tráfico trasvasado de la carretera al mar?

Por un lado, la actividad subvencionable se limita al tráfico de unidades elegibles de carretera que utilicen los servicios elegibles. Y por otro, para que un servicio sea elegible debe existir una ruta alternativa por carretera (como parte de esa ruta se considera incluido el cruce de canales o estrechos).

1.9 ¿Hay un número mínimo de embarques para solicitar el eco-incentivo?

No hay un mínimo de embarques. Con un único embarque se puede solicitar la ayuda. Así, el beneficiario puede pedir las ayudas desde el primer embarque en un servicio elegible.

1.10 ¿Cuándo está previsto que salga la 1ª convocatoria de ayuda?

La **primera convocatoria** de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte marítimo de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico, publicada en el Boletín Oficial de Estado el 20 de septiembre de 2022, **subvencionará los tráficos realizados desde el 20 de septiembre de 2022 hasta el 31 de marzo de 2023.**

El plazo para solicitar las ayudas irá desde el 1 de abril hasta el 30 de junio de 2023 a las 12:00 horas del mediodía.

En dicho periodo, se podrán solicitar las ayudas a través de [Sede Electrónica](#) a la que pueden acceder a través del siguiente enlace:

https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/SUB_PRTR/ECOINCETIVO_MARITIMO/

Toda la información relativa a la convocatoria del eco-incentivo marítimo (requisitos de la convocatoria, documentos a presentar y todo tipo de información) podrá encontrarla en el siguiente documento “**nota para el procedimiento de solicitud**” que puede encontrarlo en el siguiente enlace:

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/nota_admisibilidad_1o_convocatoria.pdf

1.11 ¿Cuándo está previsto que salga la 2ª convocatoria de entidades colaboradoras? ¿Quién tiene que presentarse?

Aquellas navieras que tengan servicios elegibles y que quieran ser entidades colaboradoras o aquellas navieras que ya son entidades colaboradoras y quieran presentar nuevos servicios o hacer modificaciones de los existentes, deberán de presentarse a la 2ª selección de entidades colaboradoras dentro de plazo establecido para ello (**8 al 27 de enero de 2023**)

2. Elegibilidad del servicio y unidades elegibles

2.1 ¿Qué se considera unidades elegibles?

Serán unidades elegibles los semirremolques, excluida la cabeza tractora, los remolques y los vehículos pesados rígidos. (Art 5 de la O.M)

2.2 ¿Cómo serían entendidos los Puertos Canarios?

Son puertos españoles a todos los efectos independientemente del régimen tributario.

Según el art. 5 de la OM. los servicios marítimos con los puertos canarios no serán elegibles, ya que no existe una ruta alternativa por carretera.

2.3 ¿Cuál sería el tratamiento de las líneas península - Ceuta?

A los efectos del programa Ceuta es un puerto español. En consecuencia, los servicios Ceuta-Península no son elegibles al no ser internacionales (son tráficos de cabotaje), (art 5 de la O.M)

2.4 ¿Tendría cabida en estas ayudas el transporte de un contenedor sobre semirremolque en un servicio ro-ro?

Sí, se identifica la matrícula del semirremolque, no la carga.

2.5 ¿Tendría cabida en estas ayudas el transporte de mercancía sobre un Roll-Trailer en un servicio ro-ro?

No, las unidades elegibles pueden ser únicamente semirremolques, excluida la cabeza tractora, remolques y vehículos pesados rígidos (art. 5 de la O.M)

2.6 ¿Podrá participar en los eco-incentivos marítimos el transporte con lugares que no son accesibles por carretera (p.ej.: Canarias, Baleares, Córcega, Sicilia, Marruecos...)?

Para que se consideres servicios elegibles deberá constituir una ruta alternativa real a la correspondiente ruta de transporte por carretera. A efectos del cumplimiento de este requisito, se considerará una ruta alternativa de transporte por carretera aquella que se realice íntegramente por carretera, incluyendo en su caso el cruce de canales o estrechos por vía marítima, siempre y cuando la ruta no se limite al cruce de dichos canales o estrechos. Por ejemplo, sería elegible servicios con Irlanda (Canal de la Mancha y Canal de San Jorge), y Sicilia (Estrecho de Mesina).

2.7 ¿Se subvencionará el tráfico entre puertos españoles o solamente los trayectos internacionales?

En esta primera convocatoria no se contempla subvencionar el cabotaje. Solamente serán servicios elegibles los trayectos internacionales que cumplan los requisitos recogidos en la OM y descritos en la pregunta 1.1 del presente documento.

2.8 De las excepciones planteadas para la frecuencia ¿qué ocurriría en el caso de no contar con una ruta alternativa (transporte por carretera) al existir otra naviera que cubra el servicio?

Según el artículo 5.e, para que el servicio sea elegible deberá ser un servicio de transporte marítimo de mercancías para el que exista una ruta alternativa de transporte por carretera.

Las excepciones a la condición de ser un servicio regular con 2 frecuencia semanales, y dicha exigencia de disponer de una ruta alternativa por carretera son condiciones distintas, a cumplir independientemente para ser considerado un servicio elegible.

3. Proceso de selección de Entidades colaboradoras

3.1 En relación con las entidades colaboradoras, ¿se seleccionan mediante un procedimiento de concurrencia no competitiva? De ser así, ¿cuáles son los criterios de selección, p.ej. por orden de llegada?

Todas las entidades que cumplan las condiciones de la convocatoria y las bases serán elegidas. No hay selección por orden ni necesidad de priorización.

3.2 Respecto a las solicitudes de empresa colaboradora:

1- La empresa firmante, ¿tiene que ser el armador/naviero o puede ser el Agente consignatario o representante del naviero en el estado español?

Según la OM, podrán obtener la condición de entidad colaboradora de las subvenciones reguladas en esta orden ministerial todas aquellas personas jurídicas privadas establecidas en un Estado miembro de la Unión Europea legalmente autorizadas para realizar transporte marítimo.

Además, la representación podrá acreditarse mediante cualquier medio válido en derecho que deje constancia fidedigna de su existencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 5.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En cualquiera de los casos, deberá aparecer el firmante de la solicitud para la obtención de la condición de “entidad colaboradora” como representante de la entidad solicitante y que cuenta con capacidad de representación de la entidad solicitante.

2- ¿En el caso de un servicio regular con 1 salida semanal que opera desde un puerto español desde hace años y con buques de nueva generación (con scrubbers, baterías y otros sistemas de ahorro energético), se puede incluir en la lista de servicios elegibles? ¿Cómo se debe solicitar? ¿Qué documentación se necesitaría para justificar la inclusión?

Depende de si cumple con los criterios de elegibilidad recogidos en el art. 5 y descritos en la pregunta 1.1 del presente documento.

Según el artículo 34:

De conformidad con lo establecido en el artículo 5.2 de la presente orden, los servicios elegibles en la presente convocatoria deberán ser servicios regulares y con una frecuencia mínima que garantice que constituyen una alternativa real al transporte

unimodal por carretera. Esta frecuencia mínima será preferentemente igual o superior a dos salidas semanales. No obstante, se podrá aceptar una frecuencia menor, de forma justificada, y siempre que se garantice el cumplimiento de los objetivos del programa.

Se recuerda que esta excepción puede justificarse basándose en alguna de las siguientes causas:

- Reducción de frecuencias por la utilización de un buque de mayor capacidad, para la mejora de la operativa en grandes distancias.
- Por la existencia de otra naviera que cubra el mismo servicio.
- Reducción temporal de la frecuencia por causas de fuerza mayor (averías, mantenimiento...)
- Reducción temporal de la frecuencia debido a la coyuntura económica.
- Servicio de nueva implantación en proceso de consolidación.
- Otras causas justificables. Para lo cual, se evaluará que se garantice el cumplimiento de los objetivos del programa.

2/. Se deberá rellenar la solicitud como un “proyecto” independiente y rellenar los datos, tal y como se recoge en la Guía práctica para entidades colaboradoras (pág. 14 y sucesivas)

Solicitudes > Detalle

Código: ECOM E/22/00002 Estado: Borrador

Beneficiario: Convocatoria: Convocatoria para la selección de entidades colaboradoras del eco-incentivo marítimo

Última modificación: 07/04/2022 13:34:49

Presentar Solicitud

Solicitud Documentación

Datos básicos Datos específicos Proyectos

Proyecto	Tipo de proyecto	Presupuesto	Fondos propios	Solicitado
TOTAL SOLICITUD		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

No se han encontrado entradas

En el apartado de “documentación” “información adicional” se podrá adjuntar, aquella información que se considere relevante para que se pueda justificar el caso de excepcionalidad de 1 frecuencia semanal, probándose alguna de las causas anteriormente citadas.

3- Teniendo una línea de remolques que hace Puerto A (Español) -Puerto C (Europeo) vía un Puerto B (Español), donde se trasborda la carga, ¿Cómo se solicita el servicio donde el origen de la mercancía es el Puerto A (Español)?

Una línea en la que existen varios servicios, en la solicitud, habrá que añadir un “proyecto” por cada servicio.

- Se entiende por línea marítima la ruta de transporte marítimo que une dos o más puertos.

- Se entiende servicio marítimo el que se presta entre dos puertos determinados dentro de una misma línea.

En el fichero de datos Excel se pide información sobre todos los servicios de una misma línea, resulten elegibles o no.

Por lo tanto, se debe rellenar el Excel con toda la información disponible de los tráficos que embarcan y desembarcan en un buque (o grupo de buques) que recorra una misma línea, indicando dónde lo hacen.

Esto permitirá saber la ocupación media real en cada tramo de la línea a efectos de conocer el grado de ocupación medio del servicio correspondiente.

Esto es importante dado que, si no se incluye información de un servicio NO elegible, o de unidades NO elegibles, el correspondiente coste ambiental asociado a estas será asignado a las unidades que sí hayan sido declaradas, reduciendo el valor del potencial Eco-incentivo unitario.

En caso de duda, se optará siempre por la interpretación de los datos que esté del lado de la seguridad, es decir, que resulte en un peor eco-incentivo unitario.

3.3 ¿Existe algún régimen de incompatibilidades? Por ejemplo, si la empresa por ella misma u otras empresas del grupo prestan servicios de transporte terrestre.

Una entidad colaboradora no podría ser al mismo tiempo beneficiaria de la subvención, según el artículo 6 de la OM, ya que incurriría en conflicto de intereses en base al artículo 61 del Reglamento UE Euroatom en el que se establece “«existirá conflicto de intereses cuando el ejercicio imparcial y objetivo de las funciones se vea comprometido por razones familiares, afectivas, de afinidad política o nacional, de interés económico o por cualquier motivo directo o indirecto de interés personal.»

“Los agentes financieros ..., y otras personas, incluidas las autoridades nacionales de cualquier rango, que participen en la ejecución del presupuesto de forma directa, indirecta y compartida en la gestión, incluidos los actos preparatorios al respecto, la auditoría o el control, no adoptarán ninguna medida que pueda acarrear un conflicto entre sus propios intereses y los de la Unión”.

Además, como establece el artículo 25 de la OM:

“Las actividades financiadas al amparo de esta orden estarán sujetas a lo establecido por el artículo 191 relativo al principio de concesión no acumulativa y prohibición de la doble financiación del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2018 sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión Europea así como a lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento (UE) 2021/241 del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

2. Las subvenciones previstas en esta orden son incompatibles con la percepción de otras ayudas o subvenciones para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera Administraciones o entes públicos, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales”.

3.4 ¿Si por un motivo u otro se cancela un servicio marítimo que es subvencionable, que efectos tiene?

La firma del Convenio conlleva el compromiso de mantener o mejorar las condiciones del servicio durante el periodo elegible. El incumplimiento de dichas obligaciones conllevaría la pérdida de la condición de entidad colaboradora, en consecuencia, la pérdida de la elegibilidad de los servicios prestados por la misma y, en su caso, la aplicación del régimen sancionador previsto en la ley General de Subvenciones. Solo se podría admitir un empeoramiento de las condiciones del servicio (por ejemplo, cambio de buque o supresión de una frecuencia semanal) en caso de fuerza mayor.

3.5 Teniendo un servicio que sería elegible con la convocatoria actual, se dispone de un buque que realiza este servicio pero que será sustituido en medio de un periodo de elegibilidad por otro con un mejor desempeño (LNG) y que permanecerá en ese servicio hasta los primeros meses del siguiente periodo de elegibilidad; ¿Cómo se debería de rellenar el Excel del Fichero de datos?

En el Excel debe quedar clara la planificación de la naviera en cuanto a los buques utilizados en una determinada línea, tanto desde un punto de vista temporal como frecuencial, para que se pueda tener en cuenta el desempeño ambiental de cada buque de forma ponderada a la hora de calcular el eco-incentivo. Es decir:

- Si se tienen varias frecuencias semanales y varios buques, debe quedar claro cuantas frecuencias son realizadas por cada uno de los buques.
- Si a lo largo de un periodo elegible se van a cambiar los buques asignados a la línea deberá quedar reflejado, ya sea en términos de número de semanas (dentro de un año) que se utiliza cada buque, o indicando las fechas en las que estos cambios se van a producir.

En caso de no tener la seguridad de seguir exactamente la planificación prevista, conviene hacer una propuesta conservadora para cumplir con la obligación de mantener o mejorar el desempeño medioambiental.

En lo que respecta a las próximas ventanas de selección de entidades colaboradoras y servicios elegibles que tendrán lugar en los meses de enero, la planificación que se declare corresponderá a los periodos que van del 1 de abril de 2023 (o 2024) al 31 de marzo de 2024 (o 2025) siguientes.

3.6 Una línea marítima que une un Puerto A (español)-Puerto B (europeo)-Puerto C (europeo) cuya unidad elegible embarca en Puerto A con destino Puerto C haciendo un trasbordo en Puerto B. ¿El servicio A -C sería elegible?

En el art 5 de la OM se establecen las condiciones de elegibilidad del servicio. En caso de que haya dudas en cuanto a la elegibilidad del servicio propuesto se podrá presentar en la solicitud, donde se valorará si cumple con los supuestos descritos en la O.M.

3.7 En la solicitud, la pestaña de “tráficos” del fichero de datos para entidades colaboradoras:

1) Vehículos en régimen de mercancía, ¿se refiere a vehículos nuevos que salen de fábrica?

Efectivamente.

2) Dentro de cada servicio, hay que indicar el trayecto de ida (Puerto A (español)-Puerto B(europeo) y el trayecto de vuelta (Puerto B (europeo)-Puerto A (español). ¿Los vehículos de embarque son iguales a los del desembarque?

En la mayoría de los casos coincidirán, pero se pueden dar otros casos en el que el embarque y desembarque sean diferentes, por ejemplo, si hay transbordos de carga en un puerto de escala.

3.8 ¿La solicitud se puede firmar como consignatario de una entidad colaboradora?

El representante (persona física) con poderes para firmar, es quien debe firmar y presentar la solicitud. Tendrá que acreditar dicha capacidad de representación mediante cualquier medio válido en Derecho que deje constancia fidedigna de su existencia.

Así mismo, podrá dar de alta una solicitud una persona física distinta a la persona firmante que posea un certificado de persona física o de persona física en representación de persona jurídica.

Como se establece en la *Guía Práctica para participar en la selección de entidades colaboradoras* puesta a disposición en la Sede electrónica del MITMA Programa de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte marítimo de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico: Convocatoria para la selección de entidades colaboradoras del eco-incentivo marítimo - Programa de Eco-incentivos para el impulso del transporte marítimo de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico: Convocatoria para la selección de entidades colaboradoras - Subvenciones PRTR - Áreas de actividad - MITMA - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3.9 ¿Es posible presentar la documentación en otro idioma distinto del castellano, en caso de que no hubiera tiempo para realizar la traducción?

En el caso de que la documentación se presente en un idioma distinto del castellano, no se considerará válida por lo que el Ministerio solicitará que se entregue en el idioma oficial durante el periodo de subsanaciones.

4. Cálculo del eco incentivo

4.1 El eco-incentivo aplicable por el uso de un mismo servicio elegible ¿sería el mismo para todos los usuarios (transporte acompañado/no acompañado) de dicho servicio Ro-Ro?

Sí, el eco-incentivo se calcula por servicio y por tanto es el mismo para todas las unidades elegibles.

4.2 La distancia desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto de salida de la línea marítima ¿influiría en el cálculo del eco-incentivo?

No influye en el recorrido principal, pero sí se tiene en cuenta la última milla (de acceso al puerto).

4.3 ¿El cálculo del eco-incentivo estaría directa y exclusivamente vinculado al ahorro unitario de costes externos de la línea elegible?

Sí.

4.4 Para establecer los costes externos del camión que cubre el trayecto sólo por carretera ¿se establecen unos puntos de origen/destino “tipo” coincidentes con la ubicación del origen y destino del servicio?

Sí, desde el puerto de origen al puerto de destino del servicio marítimo, es una simplificación necesaria.

5. Problemas informáticos

5.1 ¿En el caso de entidades jurídicas extranjeras ¿qué código de identificación fiscal se debe cumplimentar al dar de alta una solicitud?

En el caso de las entidades extranjeras (personas jurídicas privadas establecidas en un Estado miembro de la Unión Europea legalmente autorizadas para realizar un transporte marítimo de mercancías, según el artículo 10.1 de la orden ministerial) que no tengan un NIF español, al no reconocer la aplicación TAYS números de identificación fiscal de persona jurídica que no sea español, deberán incorporar el número genérico “NIF A00000000”. Además, deberán aportar la identificación real como empresa extranjera en el apartado “Documentación” / “Documentación de entrada” con el número de documento “B01.2. Ficha de Entidad Legal. Copia de los documentos oficiales justificativos”.

