TASAS PORTUARIAS

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO, (RDL 2/11) modificado por:

Ley 2/2013, de 29 de mayo de protección y uso sostenible del litoral. Disposición final primera

Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014.

Ley Orgánica 9/2013, de 20 de diciembre, de control de la deuda comercial en el sector público.Ley 2/2018, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.

Ley 21/2021, de Presupuestos Generales del Estado para 2022

Ley 31/2022, de Presupuestos Generales del estado para 2023

Tasa de la mercancía (T-3)

Artículo 211. Hecho imponible.

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por las mercancías de entrada o salida marítima, o que se transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, así como de sus elementos de transporte, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación asociados a la carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación terrestres viarios y ferroviarios, y otras instalaciones portuarias, incluyendo su estancia en las áreas de la zona de servicio habilitadas como zonas de tránsito por la Autoridad Portuaria hasta un máximo de:

a) En operaciones de entrada o de salida marítima, así como de tránsito marítimo y tráfico interior: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto o de su desembarque, según corresponda, para aquellas mercancías y elementos de transporte en la que los elementos rodantes que las transportan hayan formado o vayan a formar parte del transporte marítimo, y 48 horas en los casos restantes.

b) En las operaciones de tránsito terrestre: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto.

2. A los efectos de esta tasa, se considerarán también mercancías que efectúan tránsito terrestre aquéllas que accedan a la zona de servicio del puerto por vía terrestre sin utilizar en ningún momento la vía marítima, para someterse a procesos de transformación o de valor añadido, y salgan también de dicha zona por vía terrestre una vez sometidas a dichos procesos, salvo que tengan como destino u origen usos complementarios o auxiliares correspondientes a zonas de actividades logísticas, o de almacenaje, o plantas de construcción y reparación naval, situadas en la zona de servicio del puerto.

Asimismo, constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

Artículo 212. Sujetos pasivos.

1. Son sujetos pasivos de esta tasa:

a) En el supuesto de mercancías y sus elementos de transporte de entrada o salida marítima, o que se transborden o se encuentren en régimen de tránsito marítimo:

1º Con carácter solidario y en calidad de contribuyentes: el naviero, el propietario de la mercancía y el capitán del buque.

2º En calidad de sustitutos de los anteriores:

2º 1 El consignatario del buque o el consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía, cuando el buque o la mercancía y sus elementos de transporte se encuentren consignados.

2º 2 El concesionario o autorizado, en terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías otorgadas en concesión o autorización.

b) En el supuesto de mercancías y sus elementos de transporte que efectúen tránsito terrestre o que accedan o salgan de la zona de servicio del puerto sin utilizar la vía marítima:

1º En calidad de contribuyente: el propietario de la mercancía o, cuando lo hubiere, el transitario u operador logístico que represente la mercancía.

2º En calidad de sustituto: el titular de la concesión o autorización que expida o reciba la mercancía, cuando la mercancía tenga por destino una instalación en concesión o autorización.

2. Los sustitutos designados en este precepto están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, pudiendo la Autoridad Portuaria dirigirse indistintamente a cualquiera de ellos.

3. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan incurrido los sustitutos.

Artículo 213. Devengo.

Esta tasa se devengará cuando la mercancía inicie su paso por la zona de servicio del puerto.

Artículo 214. Cuota íntegra en instalaciones o en terminales marítimas de mercancías que no estén en régimen de concesión o autorización.

En instalaciones o en terminales marítimas de mercancías que no estén en régimen de concesión o de autorización, la cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

a) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones exclusivamente de entrada o salida marítima la cuota íntegra de la tasa se calculará de acuerdo con alguno de los siguientes regímenes:

1 º <u>Régimen de estimación simplificada</u>: para los vehículos que se transporten como mercancías y para las mercancías transportadas en los elementos de transporte que se relacionan a continuación, la cuota íntegra será el resultado de aplicar a cada elemento de transporte o a cada vehículo que se transporte como mercancía embarcado o desembarcado la cantidad obtenida como producto de los coeficientes indicados en la tabla siguiente por la cuantía básica (M) y por el **coeficiente corrector** de la tasa de la mercancía que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 (*para la Autoridad Portuaria de Santander, se ha fijado en 1,05*).

Elemento de transporte tipo cargado o descargado	Coeficiente
Contenedor ≤ 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros)	10,00
Vehículo rígido con caja o plataforma de hasta 6,10 metros	10,00
Contenedor > 20’ (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros)	15,00
Semirremolque y remolque	15,00
Vehículo rígido con caja o plataforma mayor de 6,10 metros	15,00
Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total	15,00
Vehículo rígido con remolque (tren de carretera)	25,00
Vehículos que se transporten como mercancías: Vehículo de hasta 2.500 kg de peso excepto para vehículos FCEV, BEV o PHEV cuyo peso será hasta 3.500 kg	0,50
Vehículo de más 2.500 kg de peso excepto para vehículos BEV o PHEV cuyo peso será de más de 3.500 kg	2,00

A los elementos de transporte que vayan vacíos, a excepción de los vehículos que se transporten como mercancías, se les aplicará la cuota prevista en el apartado a) 2.º 2.

Este régimen se aplicará a solicitud del sujeto pasivo a la totalidad de su carga transportada en elementos de transporte correspondiente a una misma operación de embarque o desembarque, en un mismo buque.

2º Régimen por grupos de mercancías: la cuota íntegra de la tasa será el resultado de sumar las cantidades que, en su caso, resulten de los siguientes conceptos:

2 º 1 Aplicar a cada tonelada de carga embarcada o desembarcada la resultante del producto de la cuota básica (M) por el **coeficiente corrector** de la tasa de la mercancía que corresponda en virtud del artículo 166 (*para la Autoridad Portuaria de Santander, se ha fijado en 1,05*), y por los coeficientes indicados en la tabla siguiente, en función del grupo al que pertenezca la mercancía conforme a lo establecido en el anexo III de esta ley:

Grupo de mercancía	Coeficiente
Primero	0,16
Segundo	0,27
Tercero	0,43
Cuarto	0,72
Quinto	1

2 º 2 Aplicar, en su caso, a cada unidad o tonelada, embarcada o desembarcada, de envase, embalaje, contenedor, cisterna u otro recipiente o elemento de transporte que tenga o no el carácter de perdido o efímero y que se utilice para contener las mercancías en su transporte, así como a los vehículos, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte terrestre, vacíos o no de mercancías, la resultante de multiplicar la cuantía básica (M) por el **coeficiente corrector** de la tasa de la

mercancía que corresponda en virtud del artículo 166 (para la Autoridad Portuaria deSantander, se ha fijado en 1,05) y por los coeficientes indicados en la tabla siguiente:

Elemento de transporte tipo cargado o descargado	**Coeficiente**
Contenedor ≤ 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros) (por unidad)	0,90
Vehículo rígido, con caja o plataforma, de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90
Plataforma de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros) (por unidad)	1,80
Semirremolque y remolque (por unidad)	1,80
Vehículo rígido, con caja o plataforma, mayor de 6,10 metros (por unidad)	1,80
Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total (por unidad)	1,80
Plataforma de más de 6,10 metros (por unidad)	1,80
Cabezas tractoras (por unidad)	0,60
Vehículo rígido con remolque (tren de carretera) (por unidad)	2,90
Otros no incluidos en los conceptos anteriores (por tonelada)	0,50

2º 3 Cuando el elemento de transporte vacío tenga la condición de mercancía será de aplicación la cuantía que resulte de aplicar este régimen en función de su peso y del grupo a que pertenezca conforme a lo establecido en el Anexo III de esta Ley, no siendo aplicable el régimen de estimación simplificada, excepto en el caso de los vehículos que se transporten como mercancía, a los que se podrá aplicar dicho régimen de estimación simplificada.

b) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo, siempre que las mercancías y sus elementos de transporte hayan sido declarados en dicho régimen, la cuota íntegra de la tasa de la mercancía en tránsito se calculará con arreglo a lo establecido en la letra a), considerando que las operaciones de tránsito equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

Por razones de cohesión territorial de los territorios insulares, las mercancías y sus elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo, con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago, estarán exentas del pago de esta tasa. De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicha exención por razones de interés general asociadas con la necesidad de evitar los efectos que tienen para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

c) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de trasbordo la cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

1 º Entre buques que se encuentren atracados: el 50 por ciento de la cuota prevista en la letra a), considerando que las operaciones de transbordo equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

2 º Entre buque abarloado a otro atracado o abarloado, así como entre buques fondeados: el 30 por ciento de la cuota prevista en la letra a), considerando que las operaciones de trasbordo equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

En los supuestos de las letras b) y c), esta tasa se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la mercancía en la descarga. Cuando en la descarga no se haya declarado en dicho régimen se aplicará lo establecido en la letra a) para cada una de las operaciones de embarque y desembarque.

d) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tráfico interior marítimo dentro de la zona de servicio de un puerto o en aguas interiores marítimas tales como una ría o bahía, la cuota íntegra será la prevista en la letra a), y se liquidará una sola vez en la operación de embarque o desembarque.

e) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito terrestre, se aplicará el 50 por ciento de la cuota prevista en la letra a) a la mercancía y elemento de transporte que entre en la zona de servicio del puerto.

Artículo 215. Cuota íntegra en terminales marítimas de mercancías en régimen de concesión o autorización.

En terminales marítimas de mercancías en régimen de concesión o autorización la cuota íntegra será la siguiente:

a) Con el atraque otorgado en concesión o autorización:

1 º En operaciones de entrada o salida marítima: el 50 por ciento de la cuota establecida en la letra a) del artículo anterior.

2 º En operaciones de tránsito marítimo: el 25 por ciento de la cuota establecida en la letra b) del artículo anterior.

3.º En operaciones de transbordo: el 20 por ciento de la cuota establecida en la letra c) del artículo anterior, siempre que, por lo menos, uno de los buques ocupe el atraque concesionado o autorizado.

4º En operaciones de tráfico interior marítimo que se realicen entre instalaciones otorgadas ambas en concesión o autorización: el 50 por ciento de la cuota establecida en la letra d) del artículo anterior.

En el supuesto de que sólo una de ellas esté concesionada o autorizada, se aplicará la misma cuota prevista en la letra d) del artículo anterior, salvo que se liquide en la instalación concesionada.
En este último caso será aplicable la reducción de la cuota prevista en el párrafo anterior.

b) Si el atraque no está otorgado en régimen de concesión o autorización, se aplicará el 80 por ciento de la cuota que corresponda, en función de la operación que se desarrolle, de las previstas en el artículo anterior.

c) En operaciones de tránsito terrestre: el 40 por ciento de la prevista en la letra e) del artículo anterior, siempre que la instalación de destino de las mercancías y elementos de transporte que entran en la zona de servicio esté otorgada en concesión o autorización.

Artículo 216. Cuota íntegra en otros supuestos.

En los supuestos que se indican a continuación, la cuota resultará de aplicar a la cantidad obtenida con arreglo a lo dispuesto en los artículos anteriores, los coeficientes que respectivamente se indican:

a) A las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo: 0,25.

b) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a un servicio de transporte marítimo de corta distancia de carácter regular: 0,80.

En el caso de que el buque realice la carga o descarga de mercancías por rodadura, tal y como los de tipo ro-ro, ro-pax, con-ro y ferry, el coeficiente se reducirá a 0,60.

En el caso de mercancías y elementos de transporte de entrada marítima, estos coeficientes no serán aplicables a mercancías y elementos de transporte que hayan estado en régimen de tránsito marítimo en el último puerto en que fueron embarcadas.

A su vez, en el caso de mercancías y elementos de transporte de salida marítima no serán aplicables a mercancías y elementos de transporte que vayan a estar en régimen de tránsito marítimo en el primer puerto en que vayan a ser desembarcadas.

c) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago: 0,20. De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y de evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

d) A las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que salgan o entren de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario: 0,50

Las reducciones contempladas en las letras b) y c) son incompatibles entre sí.

Artículo 217. Cuantía básica.

El valor de la cuantía básica de la tasa de la mercancía (M) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 2,65 €. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.