

Los actores marítimos reclaman más rebajas de tasas en la modificación de la Ley de Puertos



Los principales actores del negocio logístico portuario reclaman una disminución de las tasas en sus alegaciones al anteproyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) y de la Ley de Navegación Marítima. Las principales demandas realizadas por las asociaciones, tanto en el proceso que finalizó en el mes de marzo como en el que concluyó el pasado 29 de diciembre, se han centrado en una mejora de las condiciones económicas tanto para concesionarios como para navieras, con el fin de conseguir «un impacto positivo sobre la economía y el crecimiento del empleo y del PIB que supondría esta rebaja de tasas», tal y como ha indicado el presidente de la Plataforma de Inversores en Puertos Españoles (Pipe), José Luis Almazán.

En este sentido, la plataforma propone una bajada de la tasa de ocupación del 30% y modificaciones o mejoras en la tasa de actividad mediante una serie de mecanismos que han explicado en sus alegaciones. La Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo (Anesco) se ha manifestado en el mismo sentido. De hecho, ha solicitado eliminar la discrecionalidad de las autoridades portuarias respecto a la revisión de la tasa de actividad y el incremento de la bonificación prevista por la realización de obras y dragados. En este sentido, Pipe ha reclamado excluir «de los principios de cuantificación de los ingresos portuarios las obras de infraestructura como las de abrigo y atraque que son de uso y aprovechamiento general». En el caso de las

navieras, la Asociación de Navieros Españoles (Anave) ha solicitado ampliar la bonificación de la tasa del buque a la tasa del pasaje y de la mercancía «para aquellos barcos que usen combustibles alternativos con el fin de ayudar en la transición energética al transporte marítimo», ha apuntado la directora de la asociación, Elena Seco.

Acordió

ALEGACIONES PRESENTADAS POR DIFERENTES ASOCIACIONES DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO

ANESCO

- Mayor flexibilidad en la determinación de la fecha de inicio del cómputo de los plazos concesionales y su suspensión
- Métodos alternativos para el cálculo de la base imponible en relación a la valoración de terrenos, infraestructuras, superestructuras e instalaciones así como en el cálculo de la depreciación y la vida útil
- Incremento de la bonificación prevista por la realización de muelles, pantalones, duques de alba, otras obras de atraque, amarre y dragados, así como la aclaración de que aquellas bonificaciones que tengan su origen en actuaciones acometidas por el concesionario con posterioridad al otorgamiento podrán mantenerse durante el periodo de prórroga
- Eliminar la discrecionalidad de las autoridades portuarias respecto a la revisión de la tasa de actividad en caso de modificación sustancial de la concesión. Que todo ajuste de gravamen responda a razones objetivas motivadas y no a meros criterios discrecionales o de oportunidad
- Aclarar en la normativa que, en aquellas concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a 35 años a contar desde la Ley 27/1992 se podrá optar a prorrogar su plazo concesional

PLATAFORMA DE INVERSORES EN PUERTOS ESPAÑOLES

- Régimen económico:
 - Transparencia financiera sobre gastos de explotación y financieros
 - Regular a nivel legal cómo se calcula la depreciación de los bienes e instalaciones portuarias

- Excluir de los principios de cuantificación de los ingresos portuarios la sobrecapacidad de los puertos y aquellas obras de infraestructura como las de abrigo y atraque que son de uso y aprovechamiento general
- Establecer un trámite de audiencia a los concesionarios en los procesos de aprobación de los planes de inversión y empresa
- Reducción de la tasa de ocupación:
 - Bajar las tasas de ocupación el 30%
 - Mejoras técnicas para la determinación de la base imponible
 - Mejoras técnicas para la determinación de la base imponible
 - Incrementar las garantías de legalidad y permitir la impugnación judicial directa de las valoraciones
 - Eliminar o modificar la nueva regulación de la tasa de ocupación, apartados a) y c) del artículo 175: base imponible
 - Reducción del tipo de gravamen al 4% para las actividades portuarias y al 5,5% para las auxiliares y complementarias
 - Modificación sobre las bonificaciones legales, como posibilidad de aplicación de las bonificaciones durante el plazo ampliado, regulación de las mismas en caso de prórrogas y no limitar la bonificación al dragado
 - Limitar la discrecionalidad de las autoridades portuarias en la aplicación de las bonificaciones tributarias
- Modificación o mejora técnica de la regulación de la tasa de actividad:
 - Evitar la doble imposición entre concesión de ocupación y licencia de actividad
 - Mejoras técnicas para la fijación de la base imponible
 - Mejoras técnicas para la fijación del tipo de gravamen y reducción de la discrecionalidad de las autoridades portuarias
 - Reducción del límite mínimo de su cuota íntegra anual al 10% de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación
 - Reducción de plazos de exigibilidad anual
 - Limitación del plazo de liquidación a un trimestre
 - Aumento de la bonificación de la tasa de actividad por obtención de certificaciones de calidad hasta el 20% de la cuota de la tasa

ANAVE

- Mejora de la competitividad del Registro Especial de Canarias
 - Eliminación de la patente de navegación y del certificado de matrícula y sustitución por un Certificado de Registro

- Simplificar trámites de abanderamiento y cambio de registro
- Puertos:
 - Ampliar la bonificación de la tasa del buque para aquellos que utilicen combustibles alternativos a la tasa del pasaje y mercancía, para ayudar en la transición energética al transporte marítimo
 - Mayor claridad de la regulación del servicio de suministro de combustible
 - Alinear la normativa española con el derecho marítimo internacional en relación con el régimen de responsabilidad e indemnización de los buques o el funcionamiento de los seguros de Protección e Indemnización

FETEIA

- Mejorar el sistema de gobernanza portuaria:
 - Dar mayor cabida al sector privado, en particular a los usuarios de los servicios portuarios en los consejos de administración de las autoridades portuarias
 - Mejora del método de gestión de incidencias y daños a las mercancías para no forzar a los destinatarios del transporte a litigar en el extranjero

Fuente: [Elaboración propia a partir de información de las asociaciones](#)