



MEMORIA DEL PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO

La presente Memoria se elabora a los efectos de cumplir con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 10 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General (publicada en el BOPV nº 254, de 30 de diciembre de 2003) que requiere *“una memoria sucinta de todo el procedimiento, en la que se reseñarán los antecedentes, los trámites practicados y su resultado y las modificaciones realizadas en el texto del proyecto para adecuarlo a las observaciones y sugerencias de los diferentes informes evacuados, y de manera especial las contenidas en los de carácter preceptivo”*.

1.- ANTECEDENTES.

El Estado tiene reservada la competencia exclusiva en materia de "marina mercante y... puertos de interés general..." (artículo 149.1.20ª CE) y habilita a las Comunidades Autónomas a asumir competencias en materia de "puertos de refugio, ...deportivos y, en general los que no desarrollen actividades comerciales" (artículo 148.1.6ª CE).

La competencia estatal ha sido desarrollada por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLP), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que deriva sustancialmente de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de la Ley 62/1997, de 26 de septiembre, que la modificó, y de la Ley 48/2003, de 23 de noviembre, de Régimen Económico y Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Frente a la Ley 27/1992 se interpusieron recursos de inconstitucionalidad por los Consejos de Gobierno de las Islas Baleares, Galicia, Cataluña y Canarias, que fueron resueltos mediante STC 40/1998, de 17 de marzo, por lo que ha quedado claramente delimitada la distribución competencial que corresponden al Estado y a las Comunidades Autónomas en materia de puertos.

Otras Comunidades Autónomas regularon en una norma de rango legal los puertos que son de su competencia. Tras la promulgación de una ley al respecto por la Comunidad Valencia (Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat), sólo Asturias y Euskadi restan por hacer lo propio.

La Comunidad Autónoma de Euskadi ha asumido estatutariamente como competencia "exclusiva" los ".transportes...marítimos,..puertos...sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución"" (art. 10.32ª EAPV), así como la competencia para la ejecución de la legislación del Estado en materia de "puertos...con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa" (artículo 12.8 EAPV).

Sin embargo, en la Comunidad Autónoma Vasca no ha existido hasta la fecha una norma de rango legal que discipline la competencia asumida en materia de puertos. Ante aquel vacío normativo se optó por aplicar supletoriamente a los puertos competencia de la Comunidad Autónoma la normativa estatal.

En el ámbito de las tasas a percibir de los concesionarios y autorizados al uso de los puertos e instalaciones portuarias dependientes de la Comunidad Autónoma, su regulación vigente se encuentra en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.

Con el Anteproyecto de Ley se hace uso del ámbito competencial que se asumió estatutariamente y no se había desarrollado hasta la fecha en materia de puertos y se modifica, en lo referente a las tasas portuarias, la regulación citada.

2.- TRAMITACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY

2.1.- Ordenes de Inicio y Aprobación previa

Con este objetivo se dictó la Orden de 31 de julio de 2013 de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial que acordó el inicio del procedimiento de elaboración del proyecto de ley.

Tras el inicio del procedimiento, se procedió a la elaboración de diversos textos de modificación del texto normativo y a la aprobación previa de la última versión por Orden de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, de 2 de julio de 2014.

2.2.- Trámites de audiencia, consulta y participación e informe de órganos colegiados

El órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos se reunió el 18 de septiembre de 2014.

Se realizaron asimismo los trámites de solicitud de aportaciones por parte de los distintos Departamentos del Gobierno Vasco y, mediante oficios de 16 de octubre, se sustanció el trámite de audiencia a los distintos agentes identificados como interesados.

Posteriormente, por Resolución de 20 de octubre de 2014, del Viceconsejero de Transportes, se somete a información pública el Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, por un plazo de 20 días hábiles, a partir del día siguiente al de la publicación de la resolución en el Boletín Oficial del País Vasco, que tuvo lugar el 28 de octubre de 2014.

En respuesta a estos trámites se recibieron las siguientes alegaciones:

-Alegaciones de órganos internos: Dirección de Patrimonio Cultural y Departamento de Administración Pública y Justicia.

Los Departamentos de Presidencia, Empleo y Políticas Sociales y Salud, manifestaron no tener alegaciones que realizar.

-Ayuntamientos: Ea, Orio, Mutriku, Getaria, Deba, Bermeo, Ondarroa, Plentzia.

-Sindicatos: LAB, UGT, ELA.

-Personal del Departamento, tanto de la Dirección de Infraestructuras del Transporte como del Servicio Territorial Puertos de Gipuzkoa.

Asimismo, realizaron alegaciones el Ministerio de Fomento (Capitanía Marítima Bilbao), ASOTRAVA, Foro Marítimo Vasco, Colegio de Ingenieros de Caminos de Euskadi, FECOPE, Bilbao Port, Autoridad Vasca de la Competencia, EUDEL, MARBECO

2.3.- Informes preceptivos

Se realizó el 24 de julio de 2014 el trámite de evaluación de impacto de género

Dentro del plazo otorgado en el trámite de información pública se recibieron el informe de la Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas (24 de octubre de 2014), Dirección de Atención a la Ciudadanía e Innovación y Mejora de la Administración (27 de octubre de 2014), informe de Emakunde (4 de noviembre de 2014).

Con posterioridad al trámite de audiencia e información pública, se han recibido, tras su solicitud, los siguientes informes preceptivos: Informe de la Dirección de Función Pública (26 de enero de 2015), Informe de la Dirección de Administración Tributaria (12 de febrero de 2015), informe de la Dirección de

Patrimonio y Contratación (23 de febrero de 2015, informe de la Junta Asesora de Contratación Administrativa (25 de febrero de 2015) Dictamen 8/2015 del Consejo Económico y Social Vasco, de 29 de mayo de 2015.

En fecha 14 de mayo de 2015 fue remitido a la Oficina de Control Económico, que no llegó a emitir informe en plazo.

Tras el transcurso del plazo legal que tiene la Oficina de Control Económico para emitir informe, la Dirección de Infraestructuras del Transporte, procede a la valoración las observaciones y alegaciones recibidas hasta esa fecha realizando las modificaciones en el texto del anteproyecto.

Este texto con las modificaciones se somete a dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi por Orden, de 8 de julio de 2015, de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial.

En la Memoria de 14 de julio de 2015, que se adjunta como anexo, se explican las observaciones recibidas, su admisión o no y las modificaciones introducidas en el anteproyecto. La citada memoria y el nuevo texto del anteproyecto se han remitido a todos los participantes en el trámite de información pública.

Posteriormente, la Oficina de Control Económico, en fecha 17 de julio de 2015, emite el informe solicitado.

Por Orden de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial de 24 de julio de 2015, se amplía la información documental remitida a la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, remitiéndose el Informe de la Dirección de Infraestructuras del Transporte de respuesta de las alegaciones recibidas, de 14 de julio y el Informe de la Oficina de Control Económico, de 17 de julio de 2015.

A) Informe de la Oficina de Control Económico

La Oficina de Control Económico ha emitido su informe preceptivo con fecha 17 de julio de 2015

El informe OCE plantea las siguientes observaciones que son atendidas, procediéndose a modificar el texto del Anteproyecto:

-A juicio de la OCE, la cabal regulación del procedimiento de autorización de obras no previstas en el Plan Especial de Ordenación Portuaria en casos de urgencia acreditada o de interés público excepcional *-a que se refiere el artículo 14.3 del texto proyectado-* requiere establecer con mayor precisión el carácter de la

intervención del Consejo de Gobierno prevista, tanto en lo relativo al alcance de la misma (*mera puesta en conocimiento o necesaria declaración de constatación por su parte de la concurrencia de las circunstancias de urgencia o de interés público excepcional alegados*) como en lo atinente al momento procesal en que ha de producirse (*con anterioridad a la autorización o una vez producida la misma*).

Por ello, para clarificar la participación del Gobierno Vasco en la realización de obras portuarias no previstas en los planes especiales, se ha modificado el art. 14.3:

“Art. 14. 3.- No obstante, en casos de urgencia acreditada o de interés público excepcional, podrán autorizarse obras no previstas en el Plan Especial de Ordenación Portuaria. Oído el ayuntamiento correspondiente, la existencia de estas circunstancias tiene que ser apreciada por el Consejo de Gobierno con carácter previo al inicio de las obras”.

-Se sugiere por la OCE que se reconsidere el mantenimiento de los órganos consultivos y de participación en tanto no se proceda a la creación de otros que los sustituyan, así como el establecimiento de un plazo para que la administración competente materialice la misma.

Se modifica el artículo 4, que tendrá la siguiente redacción:

“La participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo a través de los órganos consultivos y de participación que reglamentariamente se creen, entre los que se incluirán, bajo la denominación de Consejo Municipal Portuario, los órganos encargados de articular las relaciones entre la Administración portuaria y las administraciones municipales responsables de municipios que disponen de puerto”.

Y se incorpora una disposición transitoria sexta (Régimen transitorio de articulación de la participación institucional y social), con el siguiente contenido.

“En tanto se proceda al desarrollo reglamentario previsto en el artículo 4, la participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo mediante los Consejos Asesores de Puertos ya constituidos al amparo del Decreto 359/1991, de 4 de junio”.

-Por parte de la OCE se señala, respecto a KAIK, que convendría incorporar sendas estipulaciones, una genérica relativa a la sujeción del mismo al Derecho público vigente en materia tributaria, de régimen presupuestario, subvencional, control económico, patrimonio y contratación, y otra específica en relación con el régimen de control y contabilidad del siguiente o parecido tenor.

Atendiendo a la citada observación, se ha recogido en el art. 24 una referencia expresa a la aplicación a KAIK de la normativa en materia de control económico y contabilidad, en un nuevo apartado 2 y se han reordenado los apartados del artículo (los apartados 6 y 7 pasan a ser el 4 y 3 respectivamente):

2.- En todo lo que corresponde a las materias propias de la hacienda general del País Vasco, se sujetará a lo que dispone la normativa de aplicación en la Comunidad Autónoma correspondiente a dichas materias, en relación con los entes públicos de derecho privado.

-Continua la OCE afirmando que convendría que en la composición del Consejo de Administración de Kaiak, que se establecerá reglamentariamente, se asegurase un representante del Departamento competente en materia de Hacienda, habida cuenta de los relevantes aspectos patrimoniales y hacendísticos que se incluyen en el objeto del nuevo ente público de derecho privado que se crea en el anteproyecto de Ley.

De acuerdo con ello, el artículo 25. 2 se ha modificado en el siguiente sentido, incluyendo además los departamentos competentes en materia de medio ambiente, ordenación territorial y urbanismo:

“25.2.- El Consejo de Administración es el órgano de gobierno y actúa bajo la presidencia del consejero o consejera del departamento competente en materia de puertos o persona por él o ella designada, que tendrá voto de calidad. Su composición se establecerá reglamentariamente y deberá garantizar la representación de los departamentos competentes en materia de hacienda, medio ambiente, ordenación territorial y urbanismo”.

-En el informe de la OCE se afirma que no se justifica en el expediente las razones por las que entre los principios que han de regir los procesos de selección y acceso del personal laboral al Ente no se explicitan los de publicidad e igualdad que recoge el artículo 25.1 de la Ley 6/1989, de 6 de julio de la Función Pública Vasca.

Se acepta y se modifica el artículo 26. 3 incorporando ambos principios a los procesos de selección y acceso del personal laboral a KAIK, que queda redactado de la siguiente forma:

“Corresponde a KAIK determinar, en lo relativo al personal laboral, los requisitos y las características de las pruebas de selección, así como la convocatoria, gestión y resolución de los procesos de acceso de acuerdo con los principios de publicidad, igualdad, mérito y capacidad”.

-Teniendo en cuenta las observaciones que efectúa la OCE sobre la redacción de algunos apartados de los recursos económicos de KAIK, se procede a modificar el art. 27 del anteproyecto. Así, el artículo 27 se modifica en los apartados e, f y g:

“Artículo 27.- Los recursos económicos.

KAIK contará, para el cumplimiento de sus fines, con los siguientes bienes y medios económicos:

(...)

- e) Los ingresos procedentes de la recaudación de las tasas y cobro de precios públicos existentes en materia de puertos.*
- f) Los ingresos provenientes de las sanciones reguladas en esta ley.*
- g) Cualesquiera otros recursos que legalmente le sean atribuidos”*

-Atendiendo a la observación de la OCE, se ha recogido en el art. 43 la aclaración sobre el carácter meramente informativo del Registro de empresas de transporte marítimo y sobre su gestión por parte del Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de transportes. Así, la redacción queda con el siguiente contenido:

“Artículo 43. Creación del registro y obligatoriedad de la inscripción

1.- Se crea en la Comunidad Autónoma de Euskadi el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo, a los solos efectos de publicidad y a fin de compatibilizar la libre prestación de servicios de transporte marítimo de pasaje, de mercancías y mixtos, con la utilización de las infraestructuras portuarias, el respeto a los derechos de las personas consumidoras y usuarias, el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad marítima y la preservación del medio ambiente natural. Dicho registro será gestionado por el departamento del gobierno vasco competente en materia de transporte”.

-Se atiende la observación de la OCE sobre el inicio de las actividades de Kaiak y se procede a modificar la Disposición Adicional Tercera siguiendo la propuesta de redacción alternativa formulada por la OCE. La redacción actual en su primer apartado es la siguiente:

“1.- El inicio de las actividades del ente público KAIK se determinará mediante Decreto del Gobierno Vasco”.

- Se señala por la OCE en su informe que no se alcanza a comprender las razones que determinan que el texto proyectado pretenda desplegar un efecto

derogatorio de normativa existente a través de dos estipulaciones diferentes: la Disposición Derogatoria y la Disposición Final Segunda. Evidentemente se trata de un error por lo que se ha modificado la Disposición Derogatoria y se ha eliminado la final segunda.

“DISPOSICIÓN DEROGATORIA.- Derogación normativa.

1.- *Quedan derogadas las siguientes disposiciones:*

a) *El capítulo II, Tasas por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, del Título Segundo, artículos 19 a 29, del Decreto 248/1998, de 29 de septiembre, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración de la CAPV y de sus Organismos Autónomos.*

b) *Decreto 359/1991, de 4 de junio, por el que se crean los Consejos Asesores de Puertos.*

c) *Orden de 13 de enero de 1992, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se modifica la composición de los Consejos Asesores de los Puertos de Bermeo y Ondarroa en Bizkaia y Getaria y Hondarribia en Gipuzkoa.*

d) *Decreto 90/2000, de 23 de mayo, por el que se crea el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.*

e) *Orden de 27 de marzo de 2001, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se modifica la composición del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.*

f) *Orden de 20 de abril de 2004, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones temporales de uso de puestos de amarre por los titulares de embarcaciones de recreo no profesionales en los puertos e instalaciones portuarias titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco.*

g) *Orden de 6 de septiembre de 2006, de la Consejera de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el servicio portuario de aparcamiento de vehículos en las zonas de servicio de los puertos autonómicos.*

2.- *Quedan derogadas, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta Ley”.*

El informe OCE plantea otras observaciones que no han sido atendidas por los siguientes motivos:

-Se sugiere la conveniencia de incorporar entre las definiciones del artículo 3 del texto presentado la correspondiente a “instrumentos de planificación de rango superior” a los que, sin procurar el concepto correspondiente a tal denominación, se hace referencia en los artículos 5.a), 9, y 23. a).

No resulta necesario porque se refiere en principio a los instrumentos de ordenación del territorio pero también podría pensarse en otro tipo de plan general aprobado por el Consejo de Gobierno.

-Se recomienda sopesar la conveniencia de sustituir las referencias que a lo largo del articulado proyectado se efectúan a “la Administración portuaria” por la que en cada caso corresponda a la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y al ente público KAIK.

Sistemáticamente se considera más clarificador realizar esta distribución de funciones tal y como está en el anteproyecto para permitir visualizar mejor esta distribución y la presencia de una única administración.

-Se propone por la OCE recuperar la clasificación de los servicios portuarios recogida en los proyectos de legislaturas anteriores.

Sin embargo se ha valorado que en los puertos de la CAPV, dada las características intrínsecas en los mismos, no resulta relevante realizar una clasificación de los servicios que se prestan en los mismos.

- Por parte de la OCE se sugiere sopesar la conveniencia de relacionar entre los recursos económicos del ente la devolución de las cantidades constitutivas de subvenciones concedidas por el Ente como consecuencia del incumplimiento del destino dado a dichas subvenciones o de las condiciones con las que las mismas de concedieron.

No resulta necesario porque se encuentran incluidos en la referencia genérica recogida en el apartado c) del artículo 27 que menciona a *los “ingresos, ordinarios y extraordinarios, derivados del ejercicio de sus actividades”*.

-Se aboga por la OCE el recoger en la regulación del Registro de empresas de transporte marítimo una referencia a los requisitos y efectos de la inscripción. No resulta necesario porque el anteproyecto opta por derivarlo a un posterior desarrollo reglamentario.

-La OCE recomienda recoger en la regulación relativa a la creación de KAIK los contenidos mínimos exigidos para la creación de entes y sociedades en el Anteproyecto de Ley de Administración Pública Vasca. Valora el Informe OCE

que “(1) ninguna estipulación contiene acerca de la sede del ente, (2) nada se establece acerca de la composición y procedimiento de designación de los miembros del Consejo de Administración –tareas que se posponen a una ulterior determinación reglamentaria-, (3) ni recoge la distribución de las funciones asignadas al ente entre el Consejo de Administración y la Dirección del mismo, (4) ni contiene estipulación alguna en relación con el personal y patrimonio que se adscriben a la entidad, (5) ni acerca del procedimiento de extinción y liquidación de la entidad”.

No procede ser atendida dicha alegación ya que en la actualidad el citado texto no es una ley en vigor, y consecuentemente, carece del carácter imperativo-atributivo intrínseco a todo texto legal. La citada redacción no puede ser tenida en cuenta ni siquiera como criterio interpretativo ya que se desconoce cuál va a ser la redacción definitiva que será aprobada, en su caso, por el Parlamento Vasco.

Existen otra serie de observaciones, en el informe de la OCE, que hacen referencia, no al texto del anteproyecto, sino a la documentación aportada al expediente.

En este sentido se ha incorporado al expediente el acta de la sesión celebrada el 18 de septiembre de 2014 por el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos con la finalidad de *“analizar e informar en relación al anteproyecto de ley de puertos y Transporte Marítimo de Euskadi”*

Así mismo, se ha modificado la memoria justificativa y la memoria económica en las que se han incorporado diversos aspectos echados en falta por la OCE: explicación de la configuración de KAIAK como ente gestor integral de las infraestructuras portuarias, explicación de determinados elementos de los recursos económicos, evaluación sobre impacto en la empresa.

B) Comisión Europea.

La Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea, a la vista del texto del anteproyecto, en escrito de 14 de septiembre de 2015, realiza una serie de observaciones relacionadas con lo dispuesto en Reglamento (CEE) Nº 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países..

Se afirma que *“las tasas aplicadas al tráfico internacional son muy superiores a las que se cobran por iguales servicios en el tráfico europeo; esto, según la jurisprudencia arriba citada, está prohibido a menos que haya motivos*

que lo justifiquen” y se propone en caso de no facilitar esa justificación, modificar el anteproyecto de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento nº 4055/86.

Esta observación se refiere a los artículos 193 y 194 del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, cuya redacción se modifica en la Disposición Final Primera del anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.

Se acepta la argumentación de la Comisión Europea y se modifica la redacción de los citados artículos 193 y 194 citados.

En el artículo 193, lo que se ha efectuado es la unificación de los anteriores importes de “cabotaje europeo” y “exterior” en uno común denominado “Cabotaje europeo o exterior”. El importe nuevo se ha calculado efectuando la media de los dos importes de la versión anterior del texto.

La redacción queda con la siguiente literalidad.

“Artículo 193.- Tasa T-2. Pasaje

(...)

5.1.- Por cada pasajero o pasajera (euros):

Categoría de pasaje

<u><i>Clase de tráfico</i></u>	<u><i>Bloque III</i></u>	<u><i>Bloque II</i></u>	<u><i>Bloque I</i></u>
<i>Bahía o local:</i>	<i>0,029581</i>	<i>0,059160</i>	<i>0,059160</i>
<i>Cabotaje europeo o exterior:</i>		<i>1.49</i>	<i>3,83</i>
	<i>7,12”</i>		

En el artículo 194, por su parte, se ha procedido, en el apartado 5.2 a la unificación de la tasa sin realizar diferenciaciones en función del origen y destino y eliminando las operaciones de tránsito vía marítima (5.2.1 anterior) y las operaciones de trasbordo (5.3 anterior), dada la irrelevancia de su entidad.

“Artículo 194.- Tasa T-3. Mercancías.

(...)

5.2.- Las cuotas a aplicar a cada partida de mercancías en operaciones de tránsito por vía terrestre serán, por tonelada métrica de peso bruto o fracción, en función del grupo a que pertenezcan, de acuerdo con el repertorio de clasificación de mercancías vigente, las siguientes (euros):

Primero: 0,177485

Segundo:	0,25
Tercero:	0,37
Cuarto:	0,55
Quinto:	0,74”

El párrafo 5.3 se elimina y los anteriores párrafos 5.4, 5.5, 5.6, 5.7 y 5.8 pasan a ser: 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, teniendo ésta último la siguiente redacción:

“5.8- En todo caso, cuando se den conjuntamente los supuestos previstos en los dos apartados anteriores, la suma de la reducción de la cuota no podrá exceder del 40%”.

C) Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora

El Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, en la sesión del día 8 de octubre de 2015, emite el Dictamen nº 137/2015 en relación con el citado anteproyecto de ley. Dicho dictamen concluye que una vez consideradas las observaciones formuladas en el mismo, el anteproyecto de ley puede elevarse al Consejo de Gobierno para su aprobación.

A continuación se realizará un análisis de las observaciones recogidas en el Dictamen emitido por la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi respecto al proyecto normativo sometido a su consideración.

1. Respecto al **artículo 44.2** que dispone, en relación con el personal adscrito a la Administración portuaria a la que se encomienda la realización de las funciones de inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos, que tendrá la condición de agente de la autoridad y *”los hechos constatados por el citado personal tendrán valor probatorio”*, concluye la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi que *“carece de efectos prácticos la previsión recogida en el artículo 44.2”*. Acorde con ello, se elimina la referencia.
2. Continua afirmando que del contraste del **artículo 55.2** (que dispone que cuando el infractor o infractora no cumpla la obligación impuesta en el apartado anterior o lo haga de una manera incompleta, se le podrá imponer multas coercitivas a tal fin) con el 99.1 de la LRJPAC, se observa que la disposición proyectada no regula la forma en la que habrán de ser impuestas las multas —periodicidad y número máximo de ellas— ni la cuantía de las mismas, por lo que, no pudiendo ser suplido el vacío normativo por el reglamento, tal disposición no podrá ser aplicada.

Por ello se, se modifica en citado precepto:

“2.- Cuando quien cometa la infracción no cumpla la obligación impuesta en el apartado anterior o lo haga de una forma incompleta, podrán serle impuestas un máximo de cinco multas coercitivas de forma sucesiva, cada una de ellas con un importe máximo del 10% del coste estimado del conjunto de las medidas a adoptar para la reparación de los daños causados, y la ejecución subsidiaria por cuenta de la obligada y a su costa”.

3. Respecto al **artículo 49.h)** que regula como infracción grave la reincidencia en la comisión de infracciones leves, manifiesta la Comisión Jurídica Asesora que *“ha de establecerse con claridad, a fin de no sancionar doblemente un mismo hecho, que la segunda infracción, en principio tipificada como leve, será considerada como grave cuando concurra la circunstancia de reincidencia”.*

Se modifica el citado artículo, pasando a tener el siguiente contenido:

h) Las infracciones tipificadas como leves cuando concurra la circunstancia de reincidencia en su comisión. A estos efectos, se considerará reincidencia la comisión en el plazo de un año de dos o más infracciones leves, si así se ha declarado por resolución firme en vía administrativa.

4. En el mismo sentido afirma sobre el **artículo 51.2.c)** (que establece la reincidencia como circunstancia agravante de las sanciones) que deberá también señalarse con claridad que tal circunstancia podrá aplicarse como agravante, salvo cuando haya sido tenida en cuenta para agravar el tipo de la infracción, de tal forma que no pueda ser considerada para agravar el tipo y al mismo tiempo la sanción. La nueva redacción de artículo es la siguiente:

“c) La reincidencia por comisión en el término de un año, a contar desde la comisión de la infracción calificada, de más de una infracción de la misma naturaleza cuando así haya sido declarado por resolución firme. Este circunstancia no se aplicará en la graduación de la infracción cuando haya sido tenida en cuenta para agravar el tipo de la infracción”.

5. En relación a la **disposición adicional tercera** aboga por la supresión de lo referente a la creación efectiva y establecer que el inicio de las actividades se determinará por el Gobierno. El nuevo contenido de la citada disposición queda con la siguiente literalidad:

“1.- El inicio de las actividades del ente público KAIK se determinará mediante Decreto del Gobierno Vasco.”

6. En relación con las **disposiciones derogatorias**, (que tras la observación de la OCE es una única disposición derogatoria) manifiesta la conveniencia

de reflexionar si no puede producirse un vacío normativo entre la entrada en vigor de la norma proyectada y la publicación del reglamento que recoja lo regulado en las disposiciones derogadas. Se incorpora una disposición transitoria sexta:

“DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEXTA.- Régimen transitorio de articulación de la participación institucional y social.

En tanto se proceda al desarrollo reglamentario previsto en el artículo 4, la participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo mediante los Consejos Asesores de Puertos ya constituidos al amparo del Decreto 359/1991, de 4 de junio”.

En el mismo sentido se opta, dadas las consecuencias negativas para el funcionamiento de la actividad portuaria que tendría el vacío normativo que se produciría, por no incluir la derogación del Decreto 236/1986, de 21 de octubre, que aprueba el Reglamento de actividades portuarias. La misma se producirá cuando se apruebe el futuro reglamento y a las disposiciones del mismo que se opongan a la futura ley les será de aplicación lo previsto en el párrafo segundo de la disposición derogatoria que afirma que *“Quedan derogadas, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta Ley”.*

Finalmente, la Comisión Jurídica Asesora realiza una serie de observaciones en lo que se refiere a la técnica normativa, que han sido incorporadas al nuevo texto del anteproyecto:

1.-En el artículo 2.1 se hace una referencia al artículo 3.1, cuando debe hacerse al artículo 3 a).

Se corrige el texto:

1.- La presente Ley será de aplicación a los puertos del litoral vasco, en los términos del artículo 3.a) de esta Ley, así como a las obras e instalaciones portuarias competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

2.-Se achaca al artículo 4 que *“tal disposición, que no establece el cometido específico o finalidad del órgano, ni su composición, aunque sea de forma somera, resulta de escaso interés, ya que su constitución podría llevarse a cabo por el reglamento”.*

Se ha dado al citado artículo un nuevo contenido que dice:

“La participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo a través de los órganos consultivos y de participación que reglamentariamente se creen, entre los que se incluirán, bajo la denominación de Consejo Municipal Portuario, los órganos encargados de articular las relaciones entre la Administración portuaria y las administraciones municipales responsables de municipios que disponen de puerto”.

4.-Según la Comisión Jurídica Asesora, en el artículo 18.2 (que establece que “los desechos y residuos procedentes de los buques o embarcaciones deberán descargarse en cumplimiento del Plan de Recogida de Residuos en vigor aprobado por la Administración portuaria”) estaría mejor expresada la idea si dijera que *“...deberán descargarse en la forma establecida o que disponga el Plan de Recogida de Residuos...”*.

Se modifica el texto en el sentido indicado por el dictamen.

2.- Los desechos y residuos procedentes de los buques o embarcaciones deberán descargarse en la forma establecida en el Plan de Recogida de Residuos en vigor aprobado por la Administración portuaria.

6.-En el artículo 38.1 aboga por la supresión de la referencia a “su –de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi- normativa reguladora”. Esta observación no ha sido atendida en su literalidad, si bien ha servido para analizar la idoneidad de la redacción propuesta y plantear la necesidad de su modificación. La remisión recogida no resolvía la cuestión de la preceptividad del Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, que no está resuelto en ninguna norma aplicable, por lo que resulta necesario recogerlo expresamente.

Se modifica el texto, quedando la redacción del siguiente tenor:

1.- La Administración portuaria, mediante el procedimiento que se determine reglamentariamente, previa audiencia de la persona titular, y previo dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi cuando se trate de concesiones y se formule oposición, podrá declarar la caducidad de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

8.-El artículo 44 hace referencia a la potestad de inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos. En relación con tales potestades entiende la Comisión que convendría también incluir la de vigilancia que puede tener una significación propia diferenciada de la inspección y control.

Se modifica el artículo 44 del anteproyecto para incorporar la potestad de vigilancia, pero excluyéndola de la exigencia de que se realice en todo caso por personal adscrito a la Administración portuaria.

Artículo 44.- Ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y control.

1.- El ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos y en relación con los servicios y las operaciones que se desarrollen en los puertos, cualquiera que sea el régimen de utilización del dominio público portuario o la forma de prestación de los servicios, se llevará a cabo, en la forma que determine el reglamento de policía.

2.-Las potestades de inspección y control se ejercerán mediante personal adscrito a la Administración portuaria, debidamente cualificado. A estos efectos, el citado personal tendrá la condición de agente de la autoridad.

9.-Hace referencia la Comisión Jurídica Asesora a que en el artículo 48.i) se reflejara con claridad que las sustancias, materiales o residuos vertidos sean “no contaminantes”, por coherencia con las infracciones, referidas también a vertidos, definidas en los artículos 49.e) y 50.b).

Se incorpora tal modificación al texto del anteproyecto:

“i) El vertido no autorizado de sustancias, materiales o residuos no contaminantes en dominio público portuario”.

10.-El proyecto contempla dos disposiciones derogatorias, la segunda de las cuáles se incluye como disposición final segunda.

Como ya se ha indicado a la luz de la misma observación efectuada por la OCE, se han unificado en una única disposición derogatoria

2.4.- Otras modificaciones realizadas en el texto

Durante la revisión del texto del anteproyecto para ir insertando las modificaciones anteriores se ha visto la necesidad de realizar otras que, tras la correspondiente reflexión, se han incorporado al texto del anteproyecto, en concreto a la modificación que se realizar en la Disposición Final Primera del anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.

-Tras un proceso de reflexión, y teniendo en cuenta las últimas tendencias legislativas, se ha optado por aumentar el plazo máximo por el que pueden darse las concesiones de ocupación de bienes de dominio público portuario pasando de treinta a cincuenta años. Así el artículo 34.2 queda redactado de la siguiente forma:

Artículo 34.2

“- La ocupación de bienes de dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años estará sujeta a previa concesión otorgada por la Administración portuaria. El plazo de las concesiones será el que se establezca en el título correspondiente y no podrá ser superior, contando tanto el plazo inicialmente otorgado como las prórrogas, a cincuenta años.

- Por motivos de funcionalidad, se ha procedido al redondeo de las cuantías de las tasas para que los importes se indiquen con dos decimales como máximo. Sin embargo, los importes inferiores a 0,25 no se redondean, ya que tras el oportuno análisis, se ha comprobado que en caso contrario, impediría la adecuación a las modificaciones del IPC.

- Dado que muchos adjudicatarios de plazas de amarre sacan sus embarcaciones de las plazas de amarre durante un periodo de tiempo significativo por diferentes motivos (invernaje en seco, reparaciones largas, salidas en verano etc.) y dada la existencia de personas en lista de espera interesadas en ocupar una plaza de amarre por periodos de tiempo cortos, se ha visto la necesidad de introducir un sistema que permita la optimización de la ocupación efectiva de las plazas de amarre que se disponen ya que son inferiores a la demanda existente.

El sistema que se instaura consiste en la reutilización temporal de las plazas que se desocupen temporalmente: quien tenga autorización para la ocupación de una plaza de amarre podrá notificar a la entidad gestora del puerto las salidas temporales de las embarcaciones de las plazas de amarre adjudicadas. Si se decide la ocupación de la misma por un tercero, quien sea titular de la autorización se verá beneficiado económicamente a través de una bonificación en la liquidación de la tasa:

Por ello, se modifica el artículo 196 (Tasa T-5 Embarcaciones de Listas Sexta y Séptima), incluyendo un nuevo apartado con la siguiente literalidad:

“6.3.- En el supuesto de que la persona titular de la autorización notifique la no ocupación de su plaza de amarre por un plazo determinado, la Administración podrá autorizar la ocupación de dicha plaza por otra embarcación.

En dicho caso se procederá a realizar, en la próxima liquidación de la tasa a la persona titular del amarre, una bonificación por un importe equivalente al 60% de la cuantía abonada por esta segunda ocupación”

-En el anteproyecto se contemplan tres sistemas (Grúa, travel-lift, carro varadero) para un mismo fin: sacar la embarcación del agua dejando en seco la obra viva. Por ello, se considera que no debería haber grandes diferencias económicas entre la utilización de un sistema u otro, de forma que no se priorice por la Administración uno u otro sistema. Para ello se procede a dotar de una nueva redacción al artículo 197 (Tasa T-6 Servicios de elevación) en su apartado 5.

“5.- Las cuotas de la tasa T-6, será la siguiente:

Grúas de pórtico o Travel Lift

*Izado y botadura por m. lineal.....hasta 8 m.....10,17 euros
Izado y botadura por m. lineal.....hasta 12 m.....13,09 euros
Izado y botadura por m. lineal.....más de 12 m.....16,00 euros*

- a) La maniobra rápida sin apoyar y menos de 30 minutos tendrá una reducción del 50%.*
- b) Cuando se realiza solo izado o botadura tendrá una reducción del 50%.*
- c) La maniobra del Travel Lift en caso de invernada entre dos y cuatro meses tendrá una reducción del 20%.*
- d) La maniobra del Travel Lift en caso de invernada entre cuatro y ocho meses tendrá una reducción del 40%.”*

La única diferencia entre los tres sistemas reside en que la Grúa, travel-lift permiten depositar la embarcación sobre otro medio de transporte, lo que no es posible con el carro varadero. En cambio, la inversión necesaria para la instalación de un carro varadero es mayor que la precisada para los otros dos medios, lo cual vendría a equilibrar la pérdida de la capacidad adicional de carga sobre otro sistema de transporte sobre los dos primeros. Por ello se modifican las cuantías de tasas para carros varadero en consonancia con

ese criterio en el artículo 197 quater.- (T-9 Servicios diversos), en su apartado 5.2:

“5.2 Carros varaderos

5.2.1 Por izada o bajada.

<i>Hasta 50 TRB: por metro de eslora:</i>	<i>18,20</i>
<i>De 51 a 150 TRB: por tonelada:</i>	<i>2,10</i>
<i>Más de 150 TRB: por tonelada:</i>	<i>1,60”</i>

- Otro de los aspectos cuya necesidad ha surgido es la creación de una tasa C-1 para superficies edificadas en zonas o áreas portuarias de uso náutico-deportivo. Para calcular el importe de esta tasa, en primer lugar, se ha solicitado tasación (precio/m²/mes) de los locales objeto de concesión a distintas inmobiliarias de las localidades donde existen este tipo de superficies edificadas. Para realizar este cálculo, las inmobiliarias han tenido en cuenta básicamente situación y destino comercial de los locales.

Sobre la base de dichos importes se ha aplicado un coeficiente corrector a la baja, del 6,25% para compensar los efectos de la estacionalidad en la afluencia a dichos establecimientos. No debemos olvidar que estos establecimientos están en zonas o áreas portuarias de uso náutico-deportivo, y la mayor afluencia de público coincide con la temporada estival.

Sobre esta cifra corregida se ha aplicado otro coeficiente corrector a la baja (16.75%) en aquellas zonas portuarias cuya actividad presente unas características o elementos que requieran de un impulso adicional para facilitar y coadyuvar a la implantación de establecimientos; buscando así contribuir al desarrollo socio-económico de dichas localidades. De esta forma se ha procedido a la modificación del artículo 197 quinquies (Tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario), incorporando las siguientes cuantías de euros/m²/mes por ocupación de superficie edificada en áreas portuarias de uso náutico-deportivo:

ARMINTZA	3.34
BERMEO	6.31
DEBA	3.34
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN	7.30
EA	3.34
ELANTXOBE	3.34
GETARIA	6.73
HONDARRIBIA	7.30

LEKEITIO	6.31
MUNDAKA	3.34
MUTRIKU	3.34
ONDARROA	6.31
ORIO	3.34
PLENTZIA	3.34
ZUMAIA	6.31

-Por último, se ha considerado conveniente que, en las superficies edificadas de uso comercial que estén equipadas y que cuenten con utillaje y maquinaria para el desarrollo de la actividad comercial para la que se alquila dicho local, se establezca, sobre la tasa C1, un recargo del 125% teniendo en cuenta el coste de los elementos puestos a disposición de la concesión. Así, en el artículo 197 quinquies (Tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario), incorporando un apartado 5.1.4. con el siguiente contenido: (

“Cuando el local objeto de la concesión se encuentre equipado y disponga de utillaje y maquinaria para el desarrollo de la actividad comercial o industrial que se vaya a desarrollar, se aplicará la cuota establecida en el apartado 5.1.1 con un incremento del 125%.

En los sucesivos apartados 5.1 se modifica su numeración en correlación.

-Finalmente, dada la reciente aprobación del Decreto 186/2015, de 6 de octubre, de segunda modificación del Decreto por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y sus Organismos Autónomos, (BOPV nº 193, de 9 de octubre) en el que se incluye la definición de eslora total, y por economía normativa, se elimina la definición de la misma que estaba incluida en el artículo 196 (Tasa T-5. Embarcaciones de la Listas Sexta y séptima) del Texto Refundido que se modifica en la Disposición Final Primera del anteproyecto, quedando redactado de la siguiente forma

“5.- Constituye la base imponible de esta tasa la superficie en metros cuadrados resultante del producto de la eslora total de la embarcación por la manga máxima y el tiempo de estancia en fondeo o atraque”

En el mismo sentido, y por los mismos motivos, se elimina la definición de eslora que estaba incluida en el artículo artículo 197 *ter.* (Tasa T-8. Tasa de suministros de agua y energía eléctrica) del mismo Texto Refundido que se modifica en la Disposición Final Primera del anteproyecto. El texto queda con la siguiente literalidad:

“4.- Constituye la base imponible de esta tasa, en el caso de que exista contador, el número de unidades suministradas. En caso contrario la superficie en metros cuadrados resultante del producto de la eslora total de la embarcación por la manga máxima multiplicado (a su vez) por el tiempo de estancia en fondeo o atraque”.

En Vitoria Gasteiz,

Fdo.: Luis M^a Moreno Díez
RESPONSABLE ASESORIA JURIDICA DE
LA DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
DEL TRANSPORTE

V^o B^o
Almudena Ruiz de Angulo del Campo
DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURAS DEL
TRANSPORTE