



## MEMORIA ECONÓMICA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO A LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 10.3 DE LA LEY 8/2003 DE ELABORACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

### 1.- DESCRIPCIÓN DE LOS ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN EN TÉRMINOS ECONÓMICOS DE LA NECESIDAD DE LA DISPOSICIÓN

La actividad portuaria ha tenido un gran impacto económico y social en el desarrollo de Euskadi en general y de nuestras localidades costeras en particular. De cara al futuro es evidente que una parte importante de nuestro devenir económico, social y político guarda una estrecha relación con actividades que necesitan para su desarrollo infraestructuras portuarias, como son las actividades comerciales, industriales, pesquera, las actividades de ocio referidas a deportes y actividades náuticas, así como el turismo. Todas estas infraestructuras portuarias además de un impacto en el modelo económico de los municipios en los que se emplazan, tienen un impacto sobre el territorio; y que ha de ser tenido en cuenta a efectos de una regulación del régimen portuario coherente y global.

En este sentido, y tal y como se señala en la Exposición de Motivos del Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco (en lo sucesivo, el “Anteproyecto”) a pesar de que Comunidad Autónoma del País Vasco dispone de facultades legislativas y de ejecución plenas tanto en la materia de puertos siempre que no estén clasificado como de interés general, como en materia de transporte marítimo, hasta la fecha no se ha abordado la materia de forma integral a través de una Ley propia, estando reguladas las materias de forma fragmentaria y dispersa.

La situación descrita, por tanto, justifica que la regulación de los puertos titularidad vasca así como la del transporte marítimo que se realiza desde los mismos sea una necesidad inaplazable.

#### 1.2. Antecedentes normativos

En estas circunstancias, hasta la fecha se ha procedido a la aplicación supletoria de la normativa estatal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 21 del Estatuto de Autonomía que prescribe que el derecho emanado del País Vasco en las materias de su competencia exclusiva es el aplicable con preferencia a cualquier otro y sólo en su defecto será de aplicación supletoria el derecho del Estado.

**a.- Normativa sectorial estatal**

En este sentido, la normativa sectorial estatal que se está aplicando con carácter supletorio está integrada por las siguientes normas:

- 1.- Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre) (BOE nº 253, de 20 de octubre).
- 2.- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE nº 181, de 29 de julio de 1988).
- 3.- Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE nº 284, de 27 de noviembre de 2003).

**b.- Normativa sectorial autonómica**

Por lo que respecta a la normativa sectorial autonómica aplicable en esta materia, la regulación actual se encuentra contenida en las siguientes normas:

- 1.-Decreto 236/1986, de 21 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Portuarias (BOPV nº 225, de 17 de noviembre de 1986).
- 2.- Decreto legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, de aprobación del texto refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco(BOPV nº 248, de 27 de diciembre de 2007), que dedica el Capítulo I de su Título X a las "Tasas por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la CAPV", artículos 192 a 197.
- 3.- 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 Comunidad Autónoma del País Vasco y de sus organismos autónomos (BOPV nº 207, de 30 de octubre de 1998), modificado por Decreto 612/2009, de 1 de diciembre (BOPV nº 237, de 10 de diciembre de 2009), que dedica su Capítulo II a las "Tasas por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la CAPV", artículos 19 a 29.
- 4.- 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 CAE (BOPV nº 100, de 28 de mayo de 2004).

5.- 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, (BOPV nº 215, de 10 de noviembre de 2006).

6.- Decreto 105/2000, de 6 de junio de 2000 (BOPV n. 122 de 27 de junio de 2000) por el que se autoriza a la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco para la creación y adquisición de participaciones en la sociedad anónima “Euskadiko Kirol Portua, S. A.”

7.- Decreto 196/2003, de 29 de julio de 2003 (BOPV n. 164 de 25 de agosto de 2003) se autoriza a la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco para la adquisición de acciones en la sociedad anónima “Zumaiako Kirol Portua, S. A.”, y la adquisición de la condición de sociedad pública de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

### **c.- NORMATIVA APLICABLE A DETERMINADOS EXPEDIENTES TRAMITADOS EN LA DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE**

#### **c.1.- Normativa aplicable en materia de planificación portuaria, obras y proyectos:**

##### **c.1.1.- Normativa sectorial estatal**

La normativa sectorial estatal reseñada en el epígrafe anterior y además:

1.- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. (BOE núm. 296, de 11 de diciembre de 2013).

##### **c.1.2.- Normativa Autonómica**

1.- Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (BOPV nº 131, de 3 de julio de 1990).

2.- Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo (BOPV nº 138, de 20 de julio de 2006).

3.- Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco (BOPV nº 59, de 27 de marzo de 1998).

4.- Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas (BOPV nº 223, de 19 de noviembre).

#### **c.2.- Normativa aplicable en materia de utilización del dominio público portuario (autorizaciones y concesiones):**

1.- La normativa sectorial estatal y autonómica reseñada en el primer epígrafe.

2.- Decreto legislativo 2/2007, de 6 de noviembre, de aprobación del Texto Refundido de la Ley del Patrimonio de Euskadi (BOPV nº 15, de 22 de enero de 2008).

#### **c.3.- Normativa aplicable en materia de responsabilidad patrimonial:**

c.3.1.- Normativa estatal:

1.- Título X (artículos 139 a 146) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (BOE nº 285, de 27 de noviembre de 1992; corrección de errores BOE nº 311, de 28 de diciembre de 1992; modificación BOE nº 23, de 27 de enero de 1993).

2.- Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los procedimientos en materia de responsabilidad patrimonial de la Administraciones Públicas (BOE nº 106, de 4 de mayo de 1993; corrección de errores BOE nº 136, de 8 de junio de 1993).

c.3.2.- Normativa autonómica:

1.- Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, artículo 3.1 k) y Disposición Adicional Primera (BOPV nº 238, de 15 de diciembre de 2004).

2.- Decreto 167/2006, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de organización y funcionamiento de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (BOPV nº 181, de 21 de septiembre de 2006).

**2. NOVEDADES y ASPECTOS CON TRASCENDENCIA ECONÓMICA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

**2.1- Novedades conceptuales del Anteproyecto.**

En la elaboración del Anteproyecto de ley, se ha partido de los trabajos ya realizados en las legislaturas precedentes, en las que hasta en dos ocasiones se elaboraron y tramitaron proyectos de ley de puertos. En relación con esa formulación de partida, el nuevo Anteproyecto ha pretendido guiarse por las siguientes directrices:

- Se ha pretendido elaborar un texto menos extenso, pero que recogiera los principios fundamentales de la regulación en materia de puertos; se ha considerado que parte del articulado recogido en el Proyecto de Ley aprobado la legislatura pasada no debía ser recogido en la ley de puertos, bien porque por tratarse de aspectos materiales recogidos en otras normas aplicables, no resultaba necesario ni conveniente reproducir la regulación o apartarse de la existente -por ej. tramitación de los planes especiales o procedimiento y condiciones de las concesiones- o bien porque se ha considerado que se trataba de un contenido más propio de una norma de rango reglamentario.
- Se ha considerado necesario recoger en la ley los principios programáticos que se considera que deben seguirse en la gestión de los puertos: sostenibilidad, solidaridad, gestión integrada, accesibilidad, eficacia e intermodalidad.

- No se ha considerado necesaria una clasificación de los puertos en base a su uso. Atendidas las características de los puertos de nuestra Comunidad Autónoma, en las que mayoritariamente las distintas actividades y usos que se desarrollan en los puertos confluyen en un mismo espacio físico, se ha optado por un concepto global de puerto.
- Atendiendo además al hecho de que los espacios portuarios se sitúan en muchas localidades de nuestra Comunidad Autónoma totalmente integrados en el caso urbano, en Anteproyecto ha pretendido reconocer esta realidad y hacer compatibles el desempeño de las actividades portuarias en las debidas condiciones de seguridad con el carácter “urbano” de estos mismos puertos. Se busca en definitiva la necesaria convivencia pacífica entre la actividad portuaria y la actividad cotidiana de los municipios y ciudades en las que se ubican los puertos.
- A efectos de posibilitar una prestación integral del servicio portuario la ley opta por aglutinar la gestión de todas las infraestructuras portuarias de Euskadi en un nuevo modelo que aúna el sometimiento al derecho público en todas aquellas actuaciones que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, con el sometimiento a las reglas y principios del derecho privado en el desarrollo de su actividad y en su relación con terceros para el resto de su actividad. **Se crea así un ente público de derecho privado para la gestión de todas las instalaciones portuarias de competencia de la CAE.**
- La regulación relativa a la prestación de los servicios portuarios ha puesto el énfasis en la prestación pública de estos servicios. En unos puertos como los de nuestra Comunidad Autónoma, en los que por su reducido tamaño, resulta difícil la **prestación de servicios portuarios** por más de un operador privado -cuestión ésta imprescindible para poder garantizar la necesaria competencia-, se opta como **criterio general por la prestación de estos servicios por parte de la propia administración portuaria, bien directamente, bien mediante las fórmulas de contratación aplicables.**
- Se ha **revisado asimismo la regulación relativa a las tasas** para unificar los precios que se venían abonando en los distintos tipos de infraestructuras portuarias de forma tal que a igualdad de servicios prestados la cantidad a abonar sea siempre la misma para las personas usuarias. Se han revisado asimismo las bonificaciones y exenciones establecidas para ajustarlas en mayor medida a la realidad socio económica actual y al principio de capacidad económica que debe regir el establecimiento de las tasas

- El anteproyecto regula, también, la actividad de policía y el régimen sancionador, abordando la regulación de un régimen sancionador para el sector basado en los principios de legalidad, tipicidad, responsabilidad, irretroactividad y proporcionalidad.

En cuanto al régimen de infracciones y sanciones, se tipifican las acciones u omisiones que tendrán la consideración de infracción a los efectos de la Ley. El texto incluye, asimismo, un exhaustivo catálogo de infracciones y sus correspondientes sanciones que debe constituir un mecanismo disuasorio de conductas que pudieran perjudicar la conservación del demanio público o afectar negativamente al desarrollo de las actividades que se ejecutan en el ámbito portuario, incluyendo la previsión de medidas cautelares y multas coercitivas.

## 2.2.- Aspectos con trascendencia económica introducidas por el anteproyecto

### A- Posibilidad de llevar a cabo la construcción y modificación de puertos mediante contratos de concesión y explotación de obras públicas portuarias.

Se establece que la realización de obras que tengan como objeto la construcción de puertos o su ampliación o reforma podrá llevarse por la Administración portuaria mediante contratos de concesión y explotación de las obras públicas portuarias. Estas concesiones se regirán por lo dispuesto en la legislación sobre Contratos del Sector Público para el contrato de concesión de obra pública, en el presente Anteproyecto y, en su caso, reglamentos de desarrollo, así como por los pliegos de cláusulas administrativas de la concesión.

Esta posibilidad está contemplada en la normativa sectorial estatal que en ausencia de normativa propia se ha venido aplicando en Euskadi y se ha venido utilizando, aunque de forma muy puntual, por lo que aunque resulta indudable que dicha medida genera un impacto económico, éste no puede ser estimado habida cuenta de que la norma configura la medida como algo potestativo. No obstante, se considera que éste no difiera de lo que hasta ahora se derivaba de la aplicación de esta modalidad contractual.

### B- Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación de bienes y derechos.

La norma establece que la aprobación de proyectos llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal, así como del rescate de

concesiones, si ello fuera necesario. Esta posibilidad está contemplada en la normativa sectorial estatal que en ausencia de normativa propia se ha venido aplicando en Euskadi y se ha venido utilizando, aunque de forma muy puntual.

El impacto económico de dicha medida no puede ser estimado ya que la norma configura la medida como algo potestativo y no resulta posible estimar el uso que la Administración portuaria hará de la misma, aunque se considera que éste no difiera de lo que hasta ahora se derivaba de su aplicación.

#### C- Creación del Ente Público Kaiak

El Capítulo III del Anteproyecto establece la creación de un **ente público de derecho privado para la gestión de todas las instalaciones portuarias de competencia de la CAE** a efectos de posibilitar una prestación integral del servicio portuario.

Se trata de aglutinar la gestión de todas las infraestructuras portuarias de Euskadi en un nuevo modelo que aúna el sometimiento al derecho público en todas aquellas actuaciones que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, con el sometimiento a las reglas y principios del derecho privado en el desarrollo de su actividad y en su relación con terceros para el resto de su actividad de la gestión portuaria; lo que, a priori, supondrá un ahorro sobre el coste que para la Administración General de la CAE se derivaba hasta ahora del ejercicio de estas potestades y actividades debido a un mayor control y gestión de los ingresos gracias a la incorporación del concepto de cuenta de resultados en cada puerto, la simplificación de estructuras y sedes y la optimización de recursos, tanto materiales como humanos; además de avanzar en la simplificación de los trámites y en la flexibilidad y capacidad de adaptación a las necesidades de la actividad desarrollada.

#### D- Posibilidad de imponer sanciones o multas coercitivas

El texto legal incluye en los artículos 47, 48 y 49 un exhaustivo catálogo de infracciones y sus correspondientes sanciones que debe constituir un mecanismo disuasorio de conductas que pudieran perjudicar la conservación del demanio portuario o afectar negativamente al desarrollo de las actividades que se ejecutan en el ámbito de los puertos, incluyendo en el artículo 50 la previsión de medidas cautelares y multas coercitivas cuyos importes vienen establecidos en el apartado 1 de dicho artículo.

Esta nueva medida, cuantitativamente, producirá un impacto económico. Ahora bien, no resulta posible estimar, ni siquiera de modo aproximado, el empleo que hará la

Administración Portuaria de esta potestad discrecional, por lo que cualquier estimación que se realizase al respecto carecería de rigor.

**E- Revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias.**

Como último aspecto susceptible de producir un impacto económico la ley procede a una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias, incorporando una completa redefinición y reestructuración de las mismas y procediendo a modificar para ello la regulación contenida en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.

Así, la Disposición Final Primera del Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, recoge la modificación del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, por lo que cabe destacar en esta memoria aquellas modificaciones que puedan tener una mayor repercusión por su cuantificación en términos económicos, y que son las siguientes:

- En relación a la tasa T-3. Mercancías, se regula que estarán **exentos** del abono de la misma, los avituallamientos, efectos navales y de pesca, hielo y sal que embarquen para el propio consumo, bien en los muelles pesqueros o en otros muelles habilitados al efecto. Esta modificación se recoge al objeto de hacer extensiva la exención a los buques y demás embarcaciones, no solo las pesqueras, como está regulado en la actualidad.
- Se actualiza el concepto de **Short Sea Shipping**, adaptándolo a la normativa de la Unión Europea, que se hace con la introducción del concepto de transporte marítimo de corta distancia (TMCD), lo que supone que la aplicación de la **reducción del 35%** en la cuota de la tasa T-3 a los **productos siderometalúrgicos** se incrementará, dado que dicha reducción se aplicará no solo a los productos siderometalúrgicos transportados mediante cabotaje marítimo europeo, sino también entre puertos situados geográficamente en Europa y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa, incluyendo sus islas o territorios de soberanía no continentales. Este concepto se extiende también al transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega e Islandia y otros Estados del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mar Mediterráneo.  
Se estima que esta reducción de los ingresos, sea compensada por el incentivo que supone para el tráfico de mercancías de nuestro puerto comercial de Bermeo con países ribereños no comunitarios.



- Se regula una nueva **reducción del 25%** de la cuota correspondiente a la tasa T-3 a aplicar a las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que entren o salgan de la zona de servicio del puerto **por transporte ferroviario**, y ello con el objeto de fomentar la integración de los puertos en las cadenas logísticas nacionales e internacionales, favoreciendo la sostenibilidad económica y ambiental. No se puede evaluar la repercusión económica de esta nueva reducción por no disponer de datos relativos a mercancías en las que se de este supuesto.
- En la regulación de la tasa T-4. Pesca fresca, en relación a las embarcaciones pesqueras, se regula que los productos petrolíferos cuya entrada en el puerto tenga lugar por vía terrestre con el objeto de servir de suministro a dichas embarcaciones pesqueras tendrán una **reducción del 50%** de la cuota de la tasa T-3, sustituyendo la misma a la exención que hasta ahora existía para este concepto, y esto al objeto de su equiparación con los buques y demás embarcaciones.
- Se ha modificado el hecho imponible de la tasa T-5, añadiendo al mismo un nuevo concepto, la puesta a disposición, por parte de la Administración Portuaria, de los servicios de agua y energía eléctrica de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, que a la vista de la cuota establecida puede suponer un incremento del 10% de la tasa en aquellos puertos que dispongan de estos servicios. En todo caso, no constituyen el hecho imponible de esta tasa los suministros de agua y energía eléctrica.  
Se ha eliminado de esta tasa la reducción del 25% prevista para las personas propietarias de una embarcación atracada en pantalán que se encuentren en situación de pensionista debidamente acreditada, y se han modificado los requisitos previstos para la exención de la tasa T-5 a los propietarios de una embarcación que se encuentren en situación de pensionista debidamente acreditada, siendo la redacción actual la siguiente:  
“Las personas propietarias de embarcaciones que se encuentren en situación de pensionista estarán exentos del pago de esta tasa. A los efectos de la aplicación de dicha exención deberán acreditar su condición de pensionista mediante certificación del organismo oficial correspondiente así como justificar unos ingresos anuales totales inferiores a dos veces el Salario Mínimo Interprofesional mediante la aportación de copia de la última declaración del IRPF. Deberán presentar, asimismo, el título de navegación legalmente exigible según la embarcación para la que se solicite el atraque.  
Esta exención no será aplicable a las personas propietarias de más de una embarcación registrada en Listas Sexta o Séptima, a las de embarcaciones con eslora máxima superior a seis metros o cuya potencia de motor sea superior a 25 HP, ni a

personas propietarias de embarcaciones que, independientemente de su eslora o motor, estén atracadas en pantalanes.”

Dado que la condición de pensionista, en lo relativo a la aplicación de esta tasa, además de la pesca tradicional, no profesional, es compatible únicamente con el uso náutico-recreativo de la embarcación, siendo esta una actividad lúdica, y no de primera necesidad, la condición de los sujetos pasivos obligados al pago no justifica la aplicación de reducciones.

- La tasa T-7 comprendía la utilización de almacenajes, locales y edificios. Siendo el hecho imponible la utilización de espacio de dominio público portuario, con la modificación propuesta, cuando se diera este hecho imponible, la tasa devengada sería la de “Ocupación privativa y utilización del dominio público portuario”.

De cara a no provocar un incremento injustificado, en cuanto a la cuantía de la tasa, cuando el hecho imponible sea la ocupación de “zona de almacenamiento”, al regular la cuota de las autorizaciones correspondientes al ejercicio de una actividad comercial o industrial relacionada con actividades portuarias, se ha introducido una reducción del 50% de la cuota cuando se trate de autorizaciones para la ocupación o utilización de espacios en las zonas de almacenamiento que se determinen.

- Se establece una subida, de la cuota de las tasas de cuantía fija, de un 4% respecto a las vigentes en la actualidad.

La propuesta de elevación de las tasas portuarias que son de cuantía fija, se justifica en el desfase que se ha producido entre el incremento de las mismas y la variación experimentada por el Índice de Precios de Consumo en la última década.

Para la fijación de la cuantía propuesta se ha tenido en cuenta que en el periodo de los 10 años anteriores a la última elevación efectuada en el importe de las tasas, enero de 2014, el incremento de las mismas ha sido en torno al 14%, frente a la variación del Índice de Precios de Consumo que se ha producido en la última década, que en nuestra Comunidad Autónoma ha sido de un 23,9%, no pretendiendo sin embargo, teniendo en cuenta la situación socioeconómica actual y la evolución negativa en la variación del IPC en los últimos ejercicios, cubrir la brecha experimentada entre ambas cifras.

Continuando con las modificaciones más destacables que se realizan, y aunque las mismas tengan escasa o nula repercusión en la recaudación de las correspondientes tasas, cabe destacar las siguientes:

-Eliminación de la exención que se determina en el párrafo primero del punto 2 del artículo 197 del Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, de aprobación del

Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que dice: “Gozarán de exención de la Tarifa C-1 las cofradías de pescadores y las organizaciones de productores cuando soliciten la ocupación de terrenos de dominio público portuario para destinarlo a la construcción y posterior explotación de fábricas de hielo, lonjas de recepción, exposición, manipulación y/o venta de pescado, plantas congeladoras y de almacenamiento de pescado y sotos de almacenamiento y reparación de pertrechos. “

Dada la situación del sector pesquero, y su escasa capacidad inversora, se prevé que en ejercicios futuros no se presenten solicitudes de ocupación de terrenos de dominio público portuario para proceder a su posterior construcción, por lo que la incidencia prevista en la capacidad recaudatoria, es nula.

-La desaparición del “premio de cobranza” regulado en el apartado 5.9 del artículo 196 del Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que regula la tasa T-5, tendrá nula repercusión en el importe recaudado, dado que en la actualidad no existen convenios al respecto.

-En lo relativo a la cuota de la tasa de autorización por ocupación o utilización de dominio público portuario, se elimina lo siguiente: “Cuando la ocupación de terreno o superficie autorizada de prolongue por tiempo superior al año, por lo que excede del año se aplicarán las cuantías de la tarifa C-1 así como el resto de las reglas aplicables a la misma.

Esta modificación tendrá una ínfima repercusión en términos económicos, dado el escaso número de autorizaciones que se tramitan por periodo superior a un año.

-La modificación de la tasa T-4. Pesca fresca, en lo relativo al sujeto pasivo sustituto, que en los casos determinados en la norma, presentarán autoliquidaciones, y comunicarán a la Autoridad Portuaria datos de carácter informativo, se añade lo siguiente: “Estos sujetos pasivos sustitutos del contribuyente tendrán derecho a percibir una cantidad por la realización de las actuaciones de contenido informativo, cuyo importe será del 0,5 % de la base imponible y al que se le aplicarán los mismos descuentos previstos en esta tasa”.

Dada la desaparición del anterior premio de cobranza, regulado en el apartado 4.8 del artículo 196 del Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, cuya cuantía y condiciones eran similares a las establecidas para la actual cantidad a percibir por la realización de actuaciones de contenido informativo, esta modificación tendrá nula repercusión en la previsión de capacidad recaudatoria en concepto de esta tasa.

-Se elimina la reducción del 50% de la cuota de la tasa T-4, que estaba regulada en relación al bacalao verde y cualquier otro producto de la pesca fresca sometido a bordo a un proceso de preparación industrial, lo que supone conlleva una repercusión en términos económicos, por la nula aplicación de esta reducción en la actualidad.

### **3. CUANTIFICACIÓN DE LOS GASTOS E INGRESOS PRESUPUESTARIOS QUE OCASIONA LA ENTRADA EN VIGOR DE LA DISPOSICIÓN.**

Los gastos presupuestarios que se derivan de la entrada en vigor de la Ley que se está tramitando se corresponden a la subvención de explotación del ente que se crea como instrumento central para llevar a cabo la política de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de puertos y a la subvención de capital que ésta percibiría para la realización de las correspondientes inversiones en instalaciones e infraestructuras portuarias.

En cuanto al gasto presupuestario destinado a financiar el déficit de explotación del Ente, cabe señalar que se produce un ahorro en cuanto al sumatorio de las partidas de gasto corriente del programa 5151, Puertos, que de acuerdo al modelo de gestión actual, se recogen en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi y que en el presupuesto de 2014 asciende a 11.926.549 euros. Dicho ahorro se ha cuantificado, en base a las estimaciones realizadas y que se detallan en el Anexo II de la presente memoria económica, en 9,4 millones de euros

En cuanto al gasto presupuestario destinado a inversiones (presupuesto de capital) no difiere de las partidas de gasto que en los últimos ejercicios presupuestarios se han contemplado al efecto en el referido programa 5151. (Anexo II)

En relación con los ingresos que ocasiona la entrada en vigor del Anteproyecto de Ley, debe indicarse que el mismo introduce una serie de multas coercitivas y una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias, incorporando una completa redefinición y reestructuración de las mismas y procediendo a modificar para ello la regulación contenida en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre. En el Anexo II al que se refiere el apartado 8 Estudio Económico del coste de funcionamiento y del rendimiento o utilidad de los servicios del Ente que se crea a través de esta disposición legal se detallan los ingresos del mismo.

### **4. FINANCIACIÓN DE LOS GASTOS PRESUPUESTARIOS Y NO PROVENIENTES DEL PRESUPUESTO.**

La financiación del gasto presupuestario estará ubicada en el Programa de Puertos (5151)

En los presupuestos para el ejercicio 2015 en el servicio 31 se recogen las partidas presupuestarias para financiar los gastos derivados de la entrada en vigor del Anteproyecto de Ley.

Así mismo en el presupuesto de la sociedad pública Euskadiko Kirol Portua, S.A y de la sociedad pública Zumaiako Kirol Portua, S.A para el ejercicio 2015 se recogen las fuentes de financiación extrapresupuestarias (ingresos propios).

## **5. IDENTIFICACIÓN DE AQUELLOS ASPECTOS DE LA DISPOSICIÓN QUE INCIDAN O REPERCUTAN EN MATERIAS PROPIAS DE LA HACIENDA GENERAL DEL PAÍS VASCO.**

De conformidad con el artículo 1.2 del Decreto legislativo 1/1997, de 11 de noviembre, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco, son materias propias de la Hacienda General del País Vasco:

- a) El régimen de patrimonio
- b) El procedimiento de elaboración y gestión presupuestaria
- c) El sistema de control y de contabilidad a que debe sujetarse la actividad económica de la Comunidad Autónoma
- d) El régimen de Contratación
- e) El régimen de la Tesorería General del País Vasco
- f) La regulación de sus propios tributos y demás ingresos de derecho público y privado
- g) El régimen de endeudamiento
- h) El régimen de concesión de garantías
- i) El régimen general de ayudas y subvenciones, que se regula en la referida Ley
- j) El régimen de prerrogativas de la Comunidad Autónoma en relación con las demás materias de su Hacienda General
- k) Cualquier otra relacionada con los derechos y obligaciones a que se refiere el párrafo 1 del referido artículo (de naturaleza económica de que sea titular la Comunidad Autónoma de Euskadi)

La regulación propuesta en el anteproyecto incide en los aspectos que se relacionan y analizan a continuación:

### **5.1 Incidencia en la Tesorería**

El Capítulo III de la presente disposición contempla la creación del Ente Público KAIK. Así en el artículo 21.- Funciones se relacionan las funciones que le corresponderán al mismo en cuyo apartado g) se le atribuye la gestión, liquidación, recaudación e inspección de los tributos y demás prestaciones patrimoniales de carácter público establecidos en la legislación vigente en materia de puertos.

Hasta ahora dicha función se realiza por los órganos de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma en relación con sus propias competencias administrativas. En concreto y de conformidad con el artículo 18.1 de la Ley de Tasas y Precios Públicos (LTPP) la gestión y liquidación de las tasas y demás prestaciones de carácter público corresponde al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, atribuyéndose, en su seno, a la Dirección de infraestructuras el ejercicio de las mismas. En este sentido cabe señalar que Euskadiko Kirol Portua, S. A en su condición de medio propio o servicio técnico de la Administración General del País Vasco conforme al Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, realiza la gestión recaudatoria de las tasas portuarias en los puertos gestionados por dicha sociedad; atribución que se articula mediante encomienda de gestión formalizada por el Director de Servicios del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, en los términos del art. 8.2 del Decreto 196/2013, de 9 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento, en relación con el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

Con la entrada en vigor de la presente disposición y de conformidad también al referido artículo 18.1 de la LTPP la gestión y liquidación de las tasas y precios públicos corresponderá a Kaiak.

Así mismo según el artículo 1.2 de la LTPP establece que “quedan excluidos de esta ley los ingresos derivados de las actividades que realicen y de los servicios que presten las entidades pertenecientes al sector público de la Comunidad Autónoma del País Vasco cuando actúen según normas de derecho privado” en consecuencia, se prevé que Kaiak cobrará tarifas o precios privados, como contraprestación por servicios portuarios, que no constituyen actividades en régimen de Derecho público y dichas cantidades.

## **5.2 Incidencia en el sistema de control y contabilidad.**

En cuanto al régimen contable, con a la creación del Ente Público de derecho privado KAIK todos los actos y operaciones de contenido económico desarrollados por éste en virtud de la presente disposición estarán sujetos al régimen de contabilidad empresarial y no por el régimen de contabilidad pública. Por lo que aplicará los principios y normas de contabilidad recogidos en la normativa mercantil en materia contable y en especial en el Plan General de Contabilidad y disposiciones que lo desarrollan.

Siendo desarrollada la gestión contable a través de sus órganos propios.

En cuanto a sistema de control será de aplicación lo establecido para las entidades que constituyen la administración institucional.

### 5.3 Incidencia en el sistema tributario y demás ingresos de derecho público o privado aplicable

La disposición legal procede a una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias, incorporando una completa redefinición y reestructuración de las mismas y procediendo a modificar para ello la regulación contenida en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, aprobado por Decreto Legislativo 1/207, de 11 de septiembre.

Se ha procedido a realizar una estimación del número de actuaciones vinculadas a la aplicación de las tasas contempladas en el Anteproyecto y a su cuantificación en función de las que vienen realizando actualmente la Dirección de Infraestructuras como Euskadiko Kirol Portua, S.A. y Zumaiaiko Kirol Portua, S.A.

Así se ha considerado lo siguiente:

HECHO IMPONIBLE	2014	2015	2016	2017	2018
Tasas por realización de trabajos facultativos de dirección e inspección de obras públicas	110.869,46	113.086,85	115.348,59	117.655,56	120.008,67
T-1 Buques	243.569,05	248.440,43	253.409,24	258.477,43	263.646,98
T-3 Mercancías	380.711,06	388.325,28	396.091,78	404.013,62	412.093,89
T-4 Pesca fresca	1.227.832,76	1.252.389,42	1.277.437,21	1.302.985,95	1.329.045,67
T-5 Embarcaciones deportivas	4.036.838,71	4.129.978,52	4.225.229,18	4.318.336,51	4.404.703,24
T-6 Grúas de pórtico	18.632,12	19.004,76	19.384,86	19.772,55	20.168,01
T-7 Almacenaje locales y edificios	36.504,39	37.234,48	37.979,17	38.738,75	39.513,53
T-8 Suministro de productos y energía	328.406,80	334.974,94	341.674,43	348.507,92	355.478,08
T-9 Servicios diversos	341.496,81	348.326,74	355.293,28	362.399,14	369.647,13
C-1 Concesiones	1.146.859,05	1.169.796,23	1.193.192,16	1.217.056,00	1.241.397,12
A-1 Autorizaciones	157.924,66	161.083,16	164.304,82	167.590,92	170.942,73
Venta de publicaciones o de material didáctico	-	-	-	-	-
Matrículas de seminarios, congresos, jornadas y cursos E.A.M.	109.383,08	111.570,74	113.802,16	116.078,20	118.399,76
<b>Total Tasas</b>	<b>8.139.027,95</b>	<b>8.314.211,55</b>	<b>8.493.146,87</b>	<b>8.671.612,55</b>	<b>8.845.044,81</b>

#### **5.4. - Incidencia en el régimen subvencional y de ayudas vigente.**

No se prevé ninguna incidencia adicional a la que se deriva de las actuaciones actualmente vigentes. Por tanto se estima que la cuantía de las subvenciones a otorgar por el ENTE ascienda a 200.000 euros. (Anexo II Doc 1 Descripción del Trabajo Realizado)

#### **6.- DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA ECONÓMICO PRESUPUESTARIO EN EL QUE SE INSERTA LA DISPOSICIÓN PROPUESTA.**

En la memoria que se acompaña a los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2014, aprobados por la Ley 4/2013, de 20 de diciembre, se recoge una previsión respecto a la aprobación del Anteproyecto de Ley de Puertos del País Vasco.

Esta previsión se recoge en el programa 5151, denominado “Puertos” con el objetivo de dotar al sector portuario de una regulación integral que permita dotar a la Administración portuaria de los precios e instrumentos necesarios, así como de la autoridad necesaria para aplicar el régimen sancionador, para ordenar estas infraestructuras de manera adecuada.

#### **7.- JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD O IDONEIDAD DE CREACIÓN DEL ENTE KAIK**

Se adjunta como **Anexo I** a la presente memoria el análisis DAFO que justifica la idoneidad de la creación del Ente Kaiak.

#### **8.- MEMORIA JUSTIFICATIVA Y ESTUDIO ECONÓMICO DEL COSTE DE SU FUNCIONAMIENTO Y DEL RENDIMIENTO Y UTILIDAD DE SUS SERVICIOS.**

Se adjunta como **Anexo II** a la presente memoria el Plan Económico a cuatro años del Ente.

#### **9.-EVALUACIÓN DEL COSTE QUE PUEDA DERIVARSE DE LA APLICACIÓN DE LA DISPOSICIÓN NORMATIVA PARA OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, PARA LOS PARTICULARES Y PARA LA ECONOMÍA EN GENERAL.**



No se prevé ninguna incidencia o coste adicional al que se deriva de la situación actualmente existente salvo las que pudieran derivarse de la aplicación de la potestad de sancionar o de poner multas coercitivas que contempla el anteproyecto. Dichos costes son aquellos que se puedan derivar de su condición de sujeto pasivo de alguna de las tasas que contempla el anteproyecto o de las obligaciones o requisitos que establezcan los Planes Especiales de Ordenación Portuaria o la Delimitación de Espacios y usos portuarios, a efectos de planificación, ordenación construcción y mantenimiento de puertos.

En Vitoria- Gasteiz, a 15 de octubre de 2014.