



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

# **ESTUDIO SOBRE EL IMPACTO ECONÓMICO DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL PARA EL SSS Y PROPUESTAS DE ADAPTACIÓN**

**INFORME I**



**MARZO 2003**



## Presentación

- El presente análisis se ha centrado, por ser éste el objetivo del estudio, en los tráficos de cabotaje europeo, y se ha hecho una extensión de dicho análisis a los tráficos con las islas y peninsulares.
- En el caso de los tráficos con las islas (y Ceuta y Melilla) el objetivo ha sido contemplar el caso de aquellos servicios marítimos de esta naturaleza que podrían ser “alargados” para prestar servicio a puertos europeos. De esta manera se incluye el análisis de la posibilidad de que si el nuevo régimen económico fuera desfavorable para estos tráficos, ello impidiera que dichos “alargamientos” se produjeran.
- En el caso de los tráficos peninsulares, sería contradictorio disponer de medidas que favoreciesen el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia, y al mismo tiempo, que determinados tráficos marítimos peninsulares se perdieran a favor de otros modos de transporte por no haber contemplado la incidencia sobre ellos del nuevo régimen económico del Sistema Portuario Español.
- En consecuencia, los tráficos que no han sido tenidos en cuenta en este análisis han sido los tráficos interinsulares, y todos aquellos cuyo origen o destino se encuentra fuera de la U.E.

## Advertencia

- Dado que la aplicación de la Tasa por Servicios Generales, se traduce en un incremento del 20% de cada una de las tasas, en los análisis comparativos se ha incluido dicho 20% en las diferentes tasas.

---

# Capítulo 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias



**Los valores unitarios de la tasa al buque resultan superiores a la tarifa T-1 actualmente vigente al incluir la tasa por Servicios Generales**

- Analizando ambas estructuras tarifarias llevadas a su valor unitario por 100 GT y hora de atraque, resulta una cuota superior de la tasa al buque respecto a la tarifa T-1 en todos los casos excepto en la utilización de un puerto en concesión. No obstante, la estructura diferente de la tasa al buque y la T-1 provoca que en su aplicación, se produzcan los efectos que se indican a continuación.

### TARIFA T - 1

Tarifa T-1 (€/ 100 GT/3 horas o fracción)	4,29
Reducción a buques atracados de punta	8%
Reducción a buques atracados a boya	12%
Máxima reducción por utilizar instalaciones en régimen de concesión admtra.construídas por el concesionario	50%

### TASA AL BUQUE

	(€/ 100 GT/hora o fracción)
Atracados de costado a muelles o pantalanés	1,24
Atracados de punta a muelles o pantalanés, .....	1,13
Atracado con espacio de agua en concesión o autoriz.	0,78
Atracado sin espacio de agua en concesión o autoriz.	0,86
Atracado en puertos en régimen de concesión (% de las tarifas a	30%

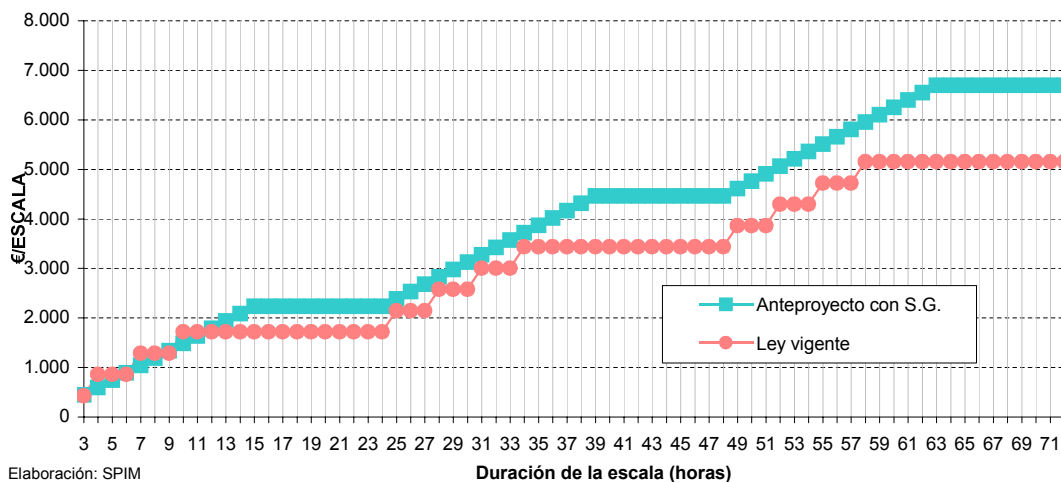
### COMPARATIVA TASA AL BUQUE Y T-1

	TASA AL BUQUE (con t.S.G.)	TARIFA T-1	Incr. T. Buques/ T-1
	(€/ 100 GT/hora o fracción)		
Atracados de costado a muelles o pantalanés	1,49	1,43	<b>4%</b>
Buques atracados de punta	1,36	1,32	<b>3%</b>
Buques atracados a boya		1,26	<b>8%</b>
Atracado con espacio de agua en concesión o autoriz.	0,94		
Atracado sin espacio de agua en concesión o autoriz.	1,03		
Atracado en puertos en régimen de concesión	0,45	0,72	<b>-38%</b>

### La estructura de la tasa al buque supone un incremento respecto a la tarifa T-1 actualmente vigente

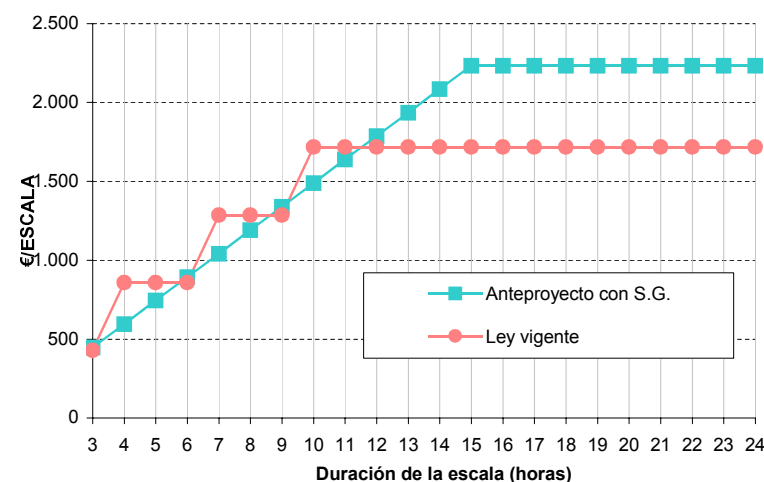
- Las diferentes estructuras de la T-1 y de la tasa al buque, provocan que en su aplicación se produzcan los siguientes efectos:
  - ⇒ Al aplicarse la T-1 por cada 3 horas o fracción, se producen incrementos escalonados de la misma en función de la duración de la escala, lo que resulta menos favorable que la tasa al buque que se aplica de manera continua por hora o fracción. Al haber en ambos regímenes un mínimo de 3 horas, no existe diferencia entre ellos en ese aspecto.
  - ⇒ Sin embargo en cuanto al máximo período computable al día, sí se establece una diferencia importante, dado que en la tasa al buque éste es de 15 horas, y en la T-1 de 4 períodos de 3 horas, es decir, 12 horas. Esta mayor cuota/día se acumula, según se incrementa la duración de la escala y ésta supera el día de estancia, por lo que a partir de 12 horas de duración de la escala, la tasa al buque es siempre superior a la T-1.
  - ⇒ El gráfico -realizado para un servicio mensual (12 escalas al año) y por tanto sin ninguna reducción por nº de escalas/año-, muestra este comportamiento. Se incluye en él la nueva tasa por servicios generales, que se traduce en un incremento del 20% de la tasa al buque.

**VARIACIÓN DE LA TASA AL BUQUE SEGÚN DURACIÓN DE LA ESCALA-12 ESCALAS/AÑO**



Elaboración: SPIM

**VARIACIÓN DE LA TASA AL BUQUE SEGÚN DURACIÓN DE LA ESCALA-12 ESCALAS/AÑO**



### Las reducciones de la tasa al buque en función del nº escalas/año son más significativas en la vigente T-1

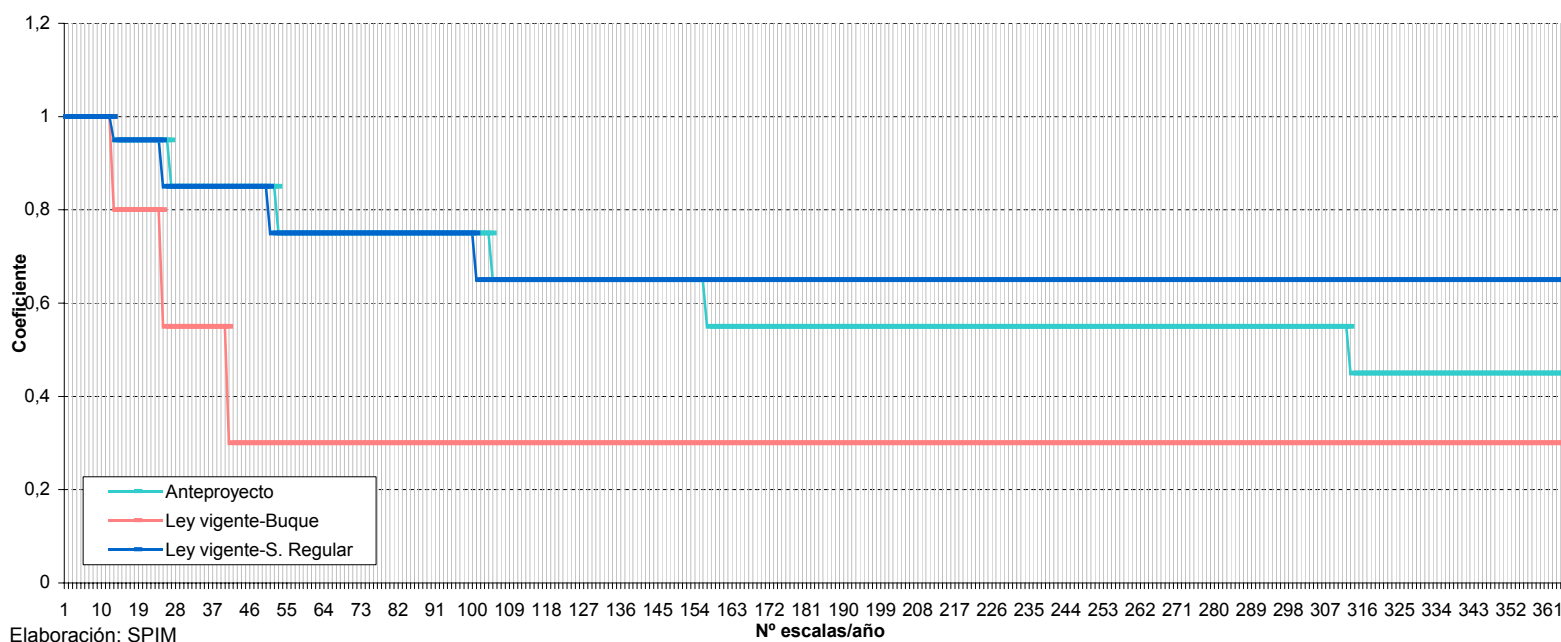
- En cuanto a las reducciones que se producen tanto en la tasa la buque como en la tarifa T-1, por acumulación de escalas en el mismo puerto durante el año, el nuevo régimen no distingue –como el actualmente vigente- entre la acumulación de escalas de un mismo buque y la acumulación de escalas de diferentes buques que prestan servicio a una línea regular. Las reducciones en el anteproyecto se refieren en cualquier caso a *“los buques que presten un servicio a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera o por una agrupación de empresas navieras con acuerdos de explotación compartida de sus buques”*, lo cual como formulación parece más adecuado a la realidad del mercado.
- En cuanto a la cuantía de esta reducción, que en ambos casos comienza a ser de aplicación a partir de 13 escalas/año, en el gráfico se puede apreciar:
  - ⇒ La **reducción de la tasa al buque es siempre de menor significación que la T-1 actualmente vigente si se aplica al mismo buque.**
  - ⇒ Cuando se aplica a diferentes buques de un mismo servicio regular, la cuantía de las reducciones coincide en los dos regímenes –el vigente y el propuesto-, pero los tramos son más cortos para la Ley vigente, por lo que en el Anteproyecto es necesario un mayor nº de escalas para que se apliquen las mismas reducciones.

COEFICIENTES MULTIPLICADORES	TASA AL BUQUE	TARIFA T-1	REDUCCIÓN POR Nº ESCALAS
Desde la escala 1 hasta la escala 12	1,00	100%	Desde la escala 1 hasta la escala 12
Desde la escala 13 hasta la escala 26	0,95	80%	Desde la escala 13 hasta la escala 24
Desde la escala 27 hasta la escala 52	0,85	55%	Desde la escala 25 hasta la escala 40
Desde la escala 53 hasta la escala 104	0,75	30%	A partir de la escala 41
Desde la escala 105 hasta la escala 156	0,65	95%	S. Regular-Desde la escala 13 hasta la escala 24
Desde la escala 157 hasta la escala 312	0,55	85%	S. Regular-Desde la escala 25 hasta la escala 50
A partir de la escala 313	0,45	75%	S. Regular-Desde la escala 51 hasta la escala 100
		65%	S. Regular-A partir de la escala 101

### Las reducciones de la tasa al buque en función del nº escalas/año son más significativas en la vigente T-1

- ⇒ Es necesario superar las 156 escalas/año (es decir, más de 3 frecuencias semanales) para disfrutar de reducciones de mayor significación que las actualmente vigentes para un servicio regular. A pesar de lo cual, nunca se alcanza la reducción máxima al 30% de la tarifa que el régimen actual aplica a un mismo buque a partir de la escala 41 (sin alcanzar la frecuencia semanal).
- ⇒ Dado que siempre que ello es posible se aplica la reducción al buque, se puede observar la enorme diferencia existente entre esas reducciones y las que establece el Anteproyecto. Especialmente perjudicados resultan los buques cuantas más escalas/año realizan.

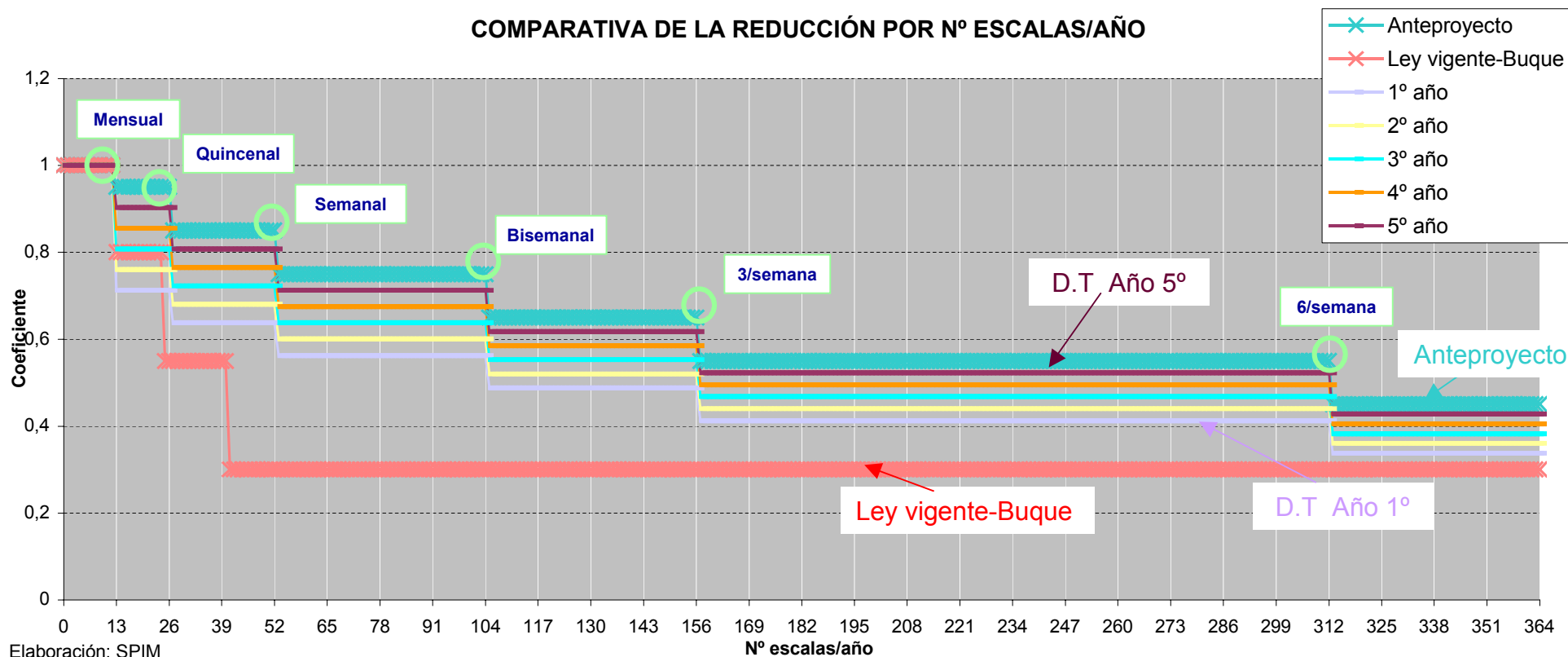
COMPARATIVA DE LA REDUCCIÓN POR Nº ESCALAS/AÑO



### Las reducciones de la tasa al buque en función del nº escalas/año son más significativas en la vigente T-1

- ❑ La Disposición Transitoria Cuarta del último borrador de Anteproyecto establece un período transitorio de cinco años para aquellos buques que se beneficiaban de las reducciones por nº de escalas al buque, en el que se aplican unos coeficientes reductores diferentes cada año.
- ❑ El gráfico representa esas situaciones intermedias, y como se puede observar, esos coeficientes permiten acercarse algo más a las condiciones actuales, e incluso los dos primeros años resulta más favorable para los buques que realicen de 13 a 24 escalas/año. Sin embargo, los buques que realizan más de 41 escalas/año (es decir todos los servicios semanales o de mayor frecuencia) resultan perjudicados.

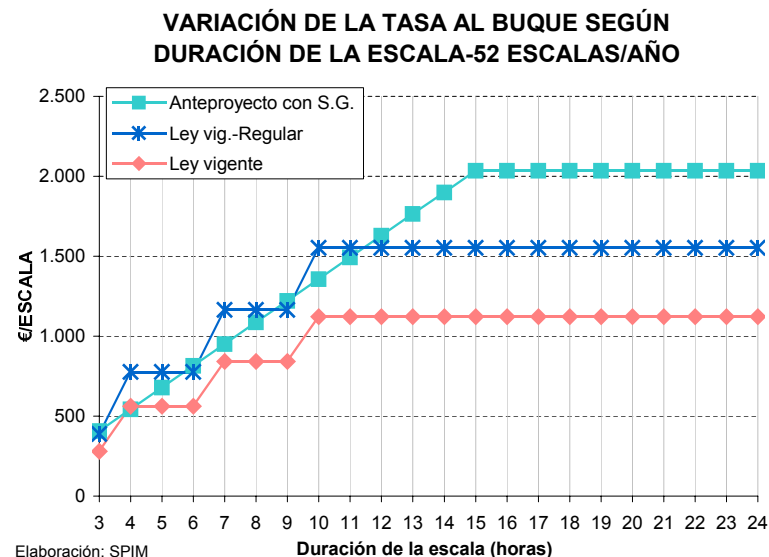
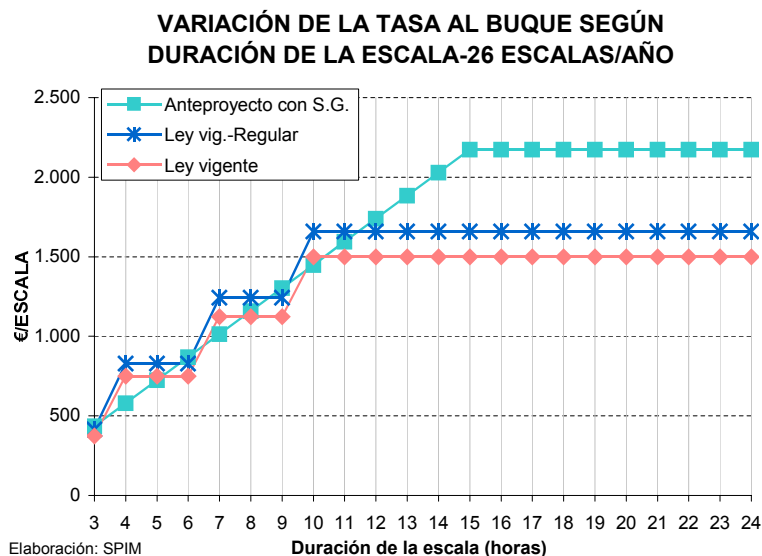
COMPARATIVA DE LA REDUCCIÓN POR Nº ESCALAS/AÑO



Elaboración: SPIM

### Al incrementarse el nº de escalas/año la nueva tasa resulta más elevada que la T-1 actual

- ❑ En consecuencia, y como se puede apreciar en los gráficos de ésta y la siguiente página, y en la tabla de la página 9, **la tasa al buque resulta ser siempre superior a partir de 12 horas de duración de la escala—a igualdad de duración de la escala y del nº de escalas/año- a la tarifa T-1 actualmente vigente.**
- ❑ **Cuando la reducción aplicable es la de servicio regular** existen varios casos en que la tasa al buque es de inferior cuantía que la T-1:
  - ⇒ Siempre que la duración de la escala sea de 4, 5, 7,8, 10 u 11 horas sea cual sea el nº de escalas/año
  - ⇒ A partir de 260 escalas/año si no se superan las 12 horas de escala.
  - ⇒ Además, cuando la tasa al buque es mayor que la T-1, los incrementos nunca superan el 31%.
- ❑ Sin embargo, **cundo la reducción que se aplica es al mismo buque**, las diferencias entre la tasa al buque y la T-1 son importantes. **Los buques que realizan más de 1 servicio semanal son los más desfavorecidos:**





SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

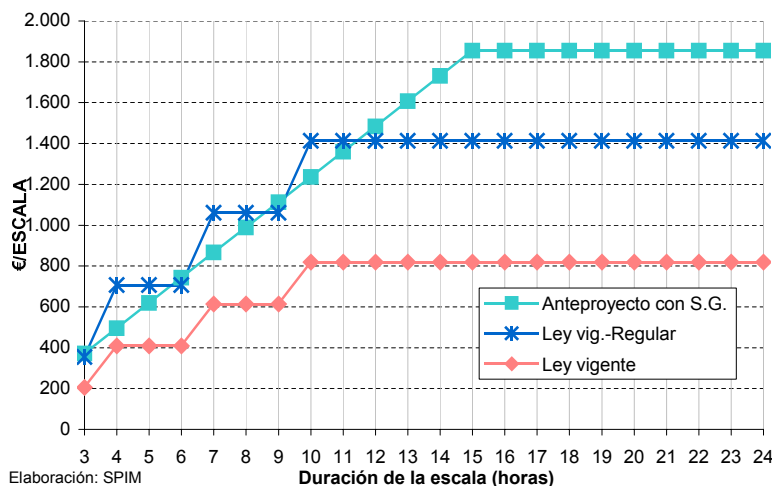
# 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias La tasa al buque

**La tasa al buque resulta ser siempre superior –a igualdad de duración de la escala y del nº de escalas/año- a la tarifa T-1 actualmente vigente, excepto ciertos casos**

- ⇒ Al incrementarse el nº de escalas la diferencia entre la tasa al buque y la T-1 es mayor, para duración de la escala mayor de 12h.
- ⇒ A partir de 52 escalas/año, la tasa al buque es siempre superior a la T-1, excepto cuando la escala dura 4 horas.

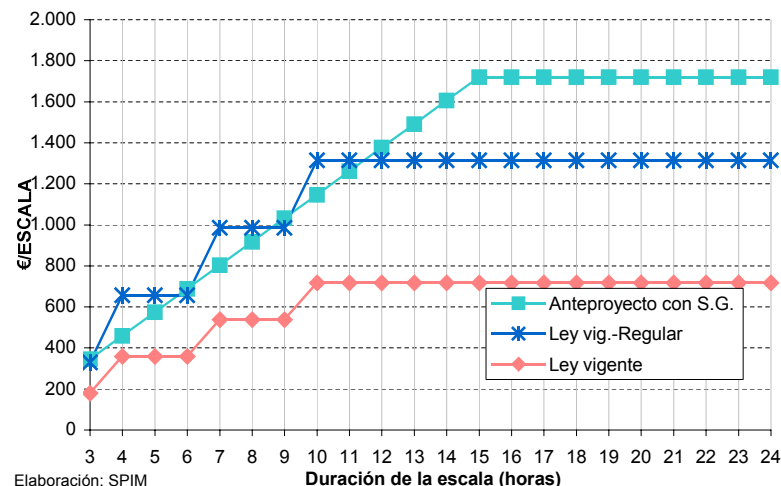
- La tabla de la página siguiente muestra claramente los casos en que la tasa al buque es inferior a la T-1 (incrementada ésta en el 20% correspondiente a la tasa por servicios generales).
- En la tabla se han señalado los casos en que los incrementos superan el 100% y el 75%. También se han resaltado los casos en que la disposición transitoria cuarta cambia el signo del incremento a decremento. Como se puede observar, los mayores incrementos se dan para las escalas de más de 12 horas de duración, a partir de 2 servicios semanales, y para las de duración de 3, 6, 9, 11 y 12 horas de duración, independientemente del nº escalas/año.

**VARIACIÓN DE LA TASA AL BUQUE SEGÚN DURACIÓN DE LA ESCALA-104 ESCALAS/AÑO**



Elaboración: SPIM

**VARIACIÓN DE LA TASA AL BUQUE SEGÚN DURACIÓN DE LA ESCALA-156 ESCALAS/AÑO**



Elaboración: SPIM



732/Informe V2.ppt-31/03/2003

# 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias

## La tasa al buque

### INCREMENTO DE LA TASA AL BUQUE (INCLUYE EL 20% DE LA TASA POR S. GENERALES)

No escalas/año	Tipo de Reducción	Duración de la escala (hr)																					
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
12	Sin reducciór	4%	-31%	-13%	4%	-19%	-8%	4%	-13%	-5%	4%	13%	21%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
26	Buque	16%	-23%	-3%	16%	-10%	3%	16%	-3%	6%	16%	26%	35%	45%	45%	45%	45%	45%	45%	45%	45%	45%	45%
52	Buque	45%	-3%	21%	45%	13%	29%	45%	21%	33%	45%	57%	69%	81%	81%	81%	81%	81%	81%	81%	81%	81%	81%
104	Buque	81%	21%	51%	81%	41%	61%	81%	51%	66%	81%	96%	111%	127%	127%	127%	127%	127%	127%	127%	127%	127%	127%
156	Buque	92%	28%	60%	92%	49%	70%	92%	60%	76%	92%	108%	124%	140%	140%	140%	140%	140%	140%	140%	140%	140%	140%
208	Buque	92%	28%	60%	92%	49%	70%	92%	60%	76%	92%	108%	124%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%
260	Buque	91%	28%	60%	91%	49%	70%	91%	60%	75%	91%	107%	123%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%
312	Buque	91%	28%	59%	91%	49%	70%	91%	59%	75%	91%	107%	123%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%
364	Buque	87%	25%	56%	87%	45%	66%	87%	56%	71%	87%	103%	118%	134%	134%	134%	134%	134%	134%	134%	134%	134%	134%
26	S. Regular	5%	-30%	-13%	5%	-18%	-7%	5%	-13%	-4%	5%	14%	22%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%
52	S. Regular	5%	-30%	-13%	5%	-18%	-7%	5%	-13%	-4%	5%	14%	22%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%
104	S. Regular	5%	-30%	-13%	5%	-18%	-7%	5%	-13%	-4%	5%	14%	22%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%
156	S. Regular	5%	-30%	-13%	5%	-19%	-7%	5%	-13%	-4%	5%	13%	22%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%
208	S. Regular	1%	-33%	-16%	1%	-21%	-10%	1%	-16%	-7%	1%	9%	18%	26%	26%	26%	26%	26%	26%	26%	26%	26%	26%
260	S. Regular	-1%	-34%	-18%	-1%	-23%	-12%	-1%	-18%	-10%	-1%	7%	15%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%
312	S. Regular	-3%	-35%	-19%	-3%	-25%	-14%	-3%	-19%	-11%	-3%	5%	13%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%
364	S. Regular	-6%	-38%	-22%	-6%	-27%	-17%	-6%	-22%	-14%	-6%	2%	9%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%

- La tasa se mantiene inferior a la T-1 siempre
- La tasa se mantiene inferior a la T-1 hasta el 5º año
- La tasa se mantiene inferior a la T-1 hasta el 4º año
- La tasa se mantiene inferior a la T-1 hasta el 3º año
- La tasa se mantiene inferior a la T-1 hasta el 2º año
- La tasa se mantiene inferior a la T-1 el 1º año

- 103% La tasa presenta incrementos superiores al 100%
- 87% La tasa presenta incrementos entre el 75% y el 100%

### Las bonificaciones de la tasa al buque por uso de instalaciones concesionadas varían respecto a la situación actual

- La comparativa de las bonificaciones en ambos regímenes muestran lo siguiente:
  - ⇒ Las bonificaciones por uso de instalaciones concesionadas varían respecto a la situación actual: mientras la T-1 contemplaba el único caso de instalaciones en régimen de concesión administrativa construidas por el concesionario, permitiendo hasta un máximo del 50% de reducción en la T-1 (a establecer en las cláusulas de la concesión), la tasa al buque contempla tres supuestos diferentes, con reducciones también distintas:
    - ❖ Espacio de agua concesionado
    - ❖ Espacio de agua sin concesionar
    - ❖ Puerto en régimen de concesión
  - ⇒ **Según las actuales concesiones se asimilen a uno u otro de esos tres supuestos, serán beneficiadas o perjudicadas por el nuevo régimen.**

	TASA AL BUQUE	TARIFA T-1	
Atracado con espacio de agua en concesión o autoriz.	<b>37%</b>	<b>50%</b>	Máxima reducción por utilizar instalaciones en régimen de concesión admtdva.construídas por el concesionario
Atracado sin espacio de agua en concesión o autoriz.	<b>31%</b>		
Atracado en puertos en régimen de concesión	<b>70%</b>		



### Las bonificaciones de la tasa al buque por tipo de navegación son, en general, desfavorables a los distintos tipos de tráfico respecto a la situación actual

- ⇒ **Para los servicios de cabotaje con las Islas, Ceuta y Melilla, la bonificación a la tasa al buque es menos favorable que la bonificación a la T-1**, dado que ésta última tiene una bonificación del 65% en los puertos extrapeninsulares frente al 50% de la tasa al buque. Para estos servicios la bonificación en puertos peninsulares sería la misma –50%- en ambos regímenes.
- ⇒ **Para los servicios de cabotaje peninsular, no existe bonificación a la tasa al buque si el servicio no es regular, y si es regular<sup>1</sup> tiene una bonificación del 20%**. Por el contrario, la actual T-1 aplica una bonificación del 50% “a los buques que realicen navegación de cabotaje con finalidad mercantil”. Por tanto, **el nuevo régimen es menos favorable en todos los casos a este tipo de tráfico**.
- ⇒ **Para los servicios de cabotaje europeo, el nuevo régimen establece unas bonificaciones exclusivamente para los servicios regulares<sup>1</sup>**, y en una cuantía del 50% para los “*buques tipo ro-ro*” (no quedando claramente establecido si incluye los ferries, ro/pax y rollos), y del 20% para los restantes buques. Por tanto, para los buques que no presten servicio regular no existe bonificación, y para el resto tan sólo se iguala a la bonificación actual si el buque es tipo ro-ro. Por el contrario, el nuevo régimen no exige, como el actual, el régimen de reciprocidad con el/los puerto/s europeos para la aplicación de esta bonificación –condición ésta sin duda restrictiva en la situación actual-.

#### BONIFICACIONES A LA TASA AL BUQUE

Por S. Regular entre puertos U.E.	20%
Por buque ro-ro en S. Regular entre puertos U.E.	50%
Por servicio a las islas, Ceuta y Melilla	50%
Por respeto medioambiental	2%
Por MARPOL (€/ton residuo entregado)	20,00
Por sistemas de calidad certificados	3%

#### BONIFICACIONES A LA T-1

Reducción por cabotaje-en puertos insulares, Ceuta o Melilla	65%
Reducción por cabotaje-en puertos peninsulares	50%
Máxima reducción por cabotaje europeo	50%
Reducción MARPOL (€/ton residuo entregado)-Max. 10% T-1	18,03
Reducción por compromiso de calidad (50 escalas/naviera y +de 1000 escalas por grupo)	7%

<sup>1</sup>: El Anteproyecto de Ley define el “servicio regular entre puertos de la Unión Europea el que se presta por una empresa naviera o por una agrupación de empresas navieras con acuerdos de explotación compartida, a un determinado tipo de tráfico, cuyo itinerario discurre exclusivamente entre puertos de países de la Unión Europea, y con una frecuencia de al menos veinticuatro escalas al año en un mismo puerto”.



**Los valores unitarios de la tasa al pasaje para navegación exterior a la U.E. resultan inferiores a la tarifa T-2 para los pasajeros, y superior para los vehículos en régimen de pasaje**

- Analizando ambos regímenes tarifarios, se observa que la nueva tasa al pasaje es sensiblemente superior a la T-2 actualmente vigente para los vehículos en régimen de pasaje, mientras que para los pasajeros resulta inferior variando en función de su consideración: régimen de transporte o crucero, Bloque I o Bloque II
- Si se tiene en cuenta la tasa de seguridad al pasaje que estableció la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (que no se está aplicando prácticamente en ningún puerto), entonces las reducciones en el caso del pasaje son más pronunciadas y los incrementos en el caso de los vehículos son de menor cuantía.

TASA AL PASAJE		(€/und.)	TARIFA T-2		Tasa de Seguridad al Pasaje (€/und.)
			Exterior a la U.E.	Interior a la U.E. y cruceros	
Pasajero en régimen de tte., en embarque o desembarque	2,80	Pasajero-Bloque I	5,21	2,57	1,00
Pasajero de crucero turístico, en embarque o desembarque	4,00	Pasajero-Bloque II	3,37	0,76	0,20
Motocicletas y vehículos de dos ruedas	3,50	Motocicletas y vehículos de dos ruedas	2,15	1,35	0,20
Automóviles de turismo y vehículos similares	8,00	Automóviles de turismo y vehículos similares	6,74	3,98	1,00
Autocares y vehículos de transporte colectivo	43,00	Autocares y vehículos de transporte colectivo	30,65	18,39	2,00
		Vehículos de carga			2,00

### DIFERENCIA ENTRE LA TASA AL PASAJE Y LA T-2 PARA NAVEGACIÓN EXTERIOR A LA U.E.

		Incremento con Tasa S.G.	Incremento con Tasa S.G. y Tasa Seguridad
Pasajero en régimen de tte., en embarque o desembarque	Si Bloque I	-36%	-46%
	Si Bloque II	0%	-6%
Pasajero de crucero turístico, en embarque o desembarque (Bloque I)		-8%	-23%
Motocicletas y vehículos de dos ruedas		96%	79%
Automóviles de turismo y vehículos similares		42%	24%
Autocares y vehículos de transporte colectivo		68%	58%



### Para los servicios regulares entre puertos de la U.E., la tasa al pasaje es siempre superior a la T-2

- Los servicios regulares entre puertos de la U.E. disfrutan de una bonificación del 20% sobre la nueva tasa al pasaje, cuyo efecto viene a ser la compensación de la tasa por servicios generales. **Esta bonificación resulta insuficiente respecto a la situación actualmente vigente**, en que las tarifas para navegación interior a la U.E. Representan, según el concepto, en torno a la mitad de las tarifas para navegación exterior a la U.E. En consecuencia, **la tasa al pasaje resulta siempre superior a la T-2.**
- Si a esta bonificación se añadieran las reducciones correspondientes por se la Estación Marítima en concesión o autorización, con o sin atraque concesionado, el incremento que supone la tasa al pasaje sobre la T-2 se reduce, pero sigue suponiendo un aumento de la cuantía de la tasa, con la excepción de los pasajeros de transporte si tienen en la actual T-2 la consideración de Bloque I.

#### REDUCCIONES Y BONIFICACIONES A LA TASA AL PASAJE

	%
Reducción en atraques y Estaciones M <sup>as</sup> otorgadas conj. en concesión o autorización	50%
Reducción en Estaciones M <sup>as</sup> otorgadas en concesión o autorización	25%
Bonif. por S. Regular entre puertos U.E.	20%
Bonif. por servicio a las islas, Ceuta y Melilla	60%
Bonif. por sistemas de calidad certificados	3%

#### DIFERENCIA ENTRE LA TASA AL PASAJE (con Tasa S.G.) Y LA T-2 PARA S. REGULARES ENTRE PUERTOS DE LA U.E.

		S. Regular U.E.	S. Regular U.E. Con E.M <sup>a</sup> concesionada	S. Regular U.E.-Con E.M <sup>a</sup> y atraque conc.
Pasajero en régimen de tte., en embarque o desembarque	Si Bloque I	9%	-18%	-46%
	Si Bloque II	267%	175%	83%
Motocicletas y vehículos de dos ruedas		160%	95%	30%
Automóviles de turismo y vehículos similares		101%	51%	0,4%
Autocares y vehículos de transporte colectivo		134%	75%	17%



### El tráfico de pasaje entre puertos extrapeninsulares y puertos de la U.E., resulta beneficiado por la tasa al pasaje en ciertos casos

- ❑ El tráfico de pasaje entre los puertos insulares, Ceuta y Melilla y puertos de la U.E. disfruta de una bonificación del 60% sobre la nueva tasa al pasaje, que da lugar a que la tasa al pasaje sea inferior a la T-2 para los pasajeros en régimen de transporte (Bloque I), y los turismos, manteniéndose superior para las motocicletas y autocares.
- ❑ Si a esta bonificación se añadieran las reducciones correspondientes por ser la Estación Marítima en concesión o autorización, con o sin atraque concesionado, la tasa al pasaje pasa a ser inferior a la T-2, con especial relevancia la reducción en los casos de los pasajeros de transporte si tienen en la actual T-2 la consideración de Bloque I, y los automóviles de turismo.

#### DIFERENCIA ENTRE LA TASA AL PASAJE (con Tasa S.G.) Y LA T-2 PARA TRÁFICO ENTRE LAS ISLAS, CEUTA Y MELILLA, Y PUERTOS DE LA U.E.

		Entre puertos extrapeninsulares y de la U.E.(1)	(1) con E.Mª concesionada	(1) con E.Mª y atraque conc.
Pasajero en régimen de tte., en embarque o desembarque	Si Bloque I	-48%	-61%	-74%
	Si Bloque II	76%	32%	-12%
Motocicletas y vehículos de dos ruedas		25%	-6%	-38%
Automóviles de turismo y vehículos similares		-3,6%	-27,7%	-51,8%
Autocares y vehículos de transporte colectivo		12%	-16%	-44%



# 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias

## La tasa a la mercancía

**Los valores unitarios de la tasa a la mercancía resultan superiores a la tarifa T-3 actualmente vigente en los grupos de mercancías, e inferiores en los elementos de transporte**

- Analizando ambos regímenes tarifarios, se observa que en el régimen general la nueva tasa a la mercancía, incluyendo la tasa por Servicios Generales, es superior a la T-3 actualmente vigente, excepto en el Grupo 5º. Los incrementos oscilan entre un 1%—en el grupo 4º de mercancía- hasta el 6% en el grupo 2º de mercancía.
- En el caso de los elementos de transporte, la tasa a la mercancía es inferior a la T-3, con reducciones que oscilan entre el 2% y el 5%.
- Dado que la actual T-3 bonifica la mercancía embarcada con un 23% de reducción, mientras que a la mercancía desembarcada se le aplica un 23% de incremento, la comparación entre la tasa a la mercancía y la T-3 diferenciando entre mercancía embarcada y desembarcada, muestra que la mercancía embarcada experimenta incrementos importantes —entre el 28% y el 38% según grupo de mercancía, y el 24% y el 27% según elemento de transporte-, mientras que la desembarcada presenta reducciones de hasta el 22%.

Grupo	TASA A LA MERCANCÍA (€/ ton)	TARIFA T-3	Diferencia con Tasa S.G.	Diferencia con Tasa S.G.- Embarque	Diferencia con Tasa S.G.- Desembarque
Primero	0,39	0,46	2%	32%	-17%
Segundo	0,68	0,77	6%	38%	-13%
Tercero	1,07	1,23	5%	36%	-15%
Cuarto	1,80	2,15	1%	31%	-18%
Quinto	2,52	3,07	-1%	28%	-20%

Elemento de transporte-tipo	TASA A LA MERCANCÍA (€/unidad)	TARIFA T-3	Diferencia con Tasa S.G.	Diferencia con Tasa S.G.- Embarque	Diferencia con Tasa S.G.- Desembarque
Contenedor <= 20'	2,50	3,07	-2%	27%	-20%
Contenedor > 20'	5,00	6,13	-2%	27%	-20%
Plataforma con Contenedor <= 20'	3,90	4,90	-5%	24%	-22%
Plataforma con Contenedor > 20' y semirremolque	7,80	9,81	-5%	24%	-22%
Camión con caja hasta 6 m	5,00	6,13	-2%	27%	-20%
Camión o vehículo articulado con caja de más de 6 m	10,00	12,26	-2%	27%	-20%
Cabezas tractoras	1,60				
Camión con remolque (tren de carretera)	12,25				
Otros elementos (€/ton)	1,25				



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

# 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias

## La tasa a la mercancía

### El régimen de estimación simplificada marca notables diferencias entre los elementos de transporte embarcados y desembarcados

- En el régimen de estimación simplificada, incluyendo la tasa por Servicios Generales, los elementos de transporte desembarcados presentan reducciones del 17%-18% de la tasa a la mercancía respecto a la T-3, pero en los elementos embarcados, la tasa a la mercancía resulta superior –hasta un 25%- a la T-3.

#### RÉGIMEN DE ESTIMACIÓN SIMPLIFICADA

Elemento de transporte-tipo	TASA A LA MERCANCÍA	TARIFA T-3			Diferencia con Tasa S.G.	
		Con carga		Vacío	Con carga	
		Embarque	Desembarque		Embarque	Desembarque
		(€/unidad)				
Contenedor <= 20'	27,70	26,67	40,77	3,07	25%	-18%
Contenedor > 20'	45,30	43,89	66,45	6,13	24%	-18%
Plataforma con Contenedor <= 20'	29,10	28,51	42,61	4,90	23%	-18%
Plataforma con Contenedor > 20' y semirremolque	48,10	47,57	70,13	9,81	21%	-18%
Camión con caja hasta 6 m	30,20	29,73	43,83	6,13	22%	-17%
Camión o vehículo articulado con caja de más de 6 m	50,30	50,02	72,58	12,26	21%	-17%
Camión con remolque (tren de carretera)	77,80					



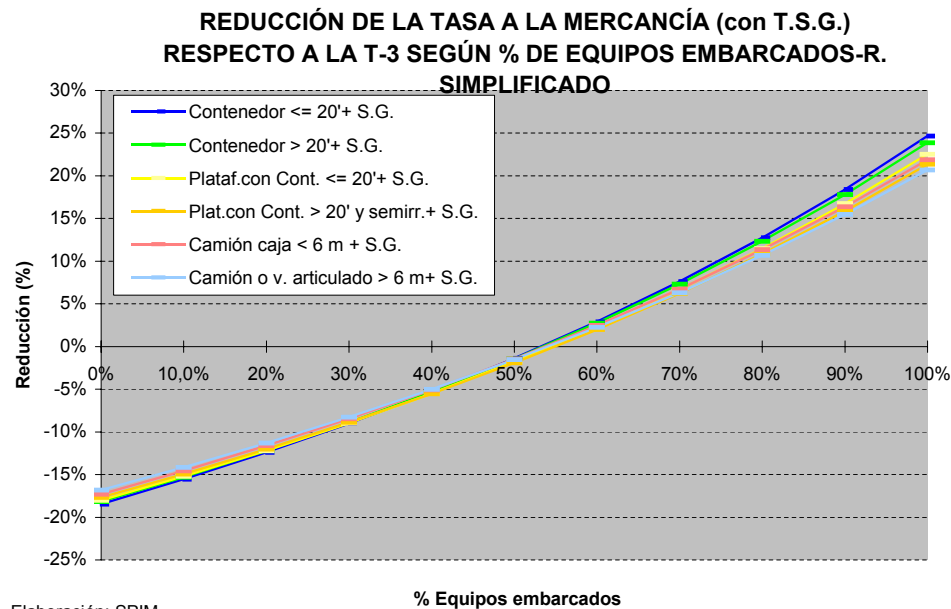
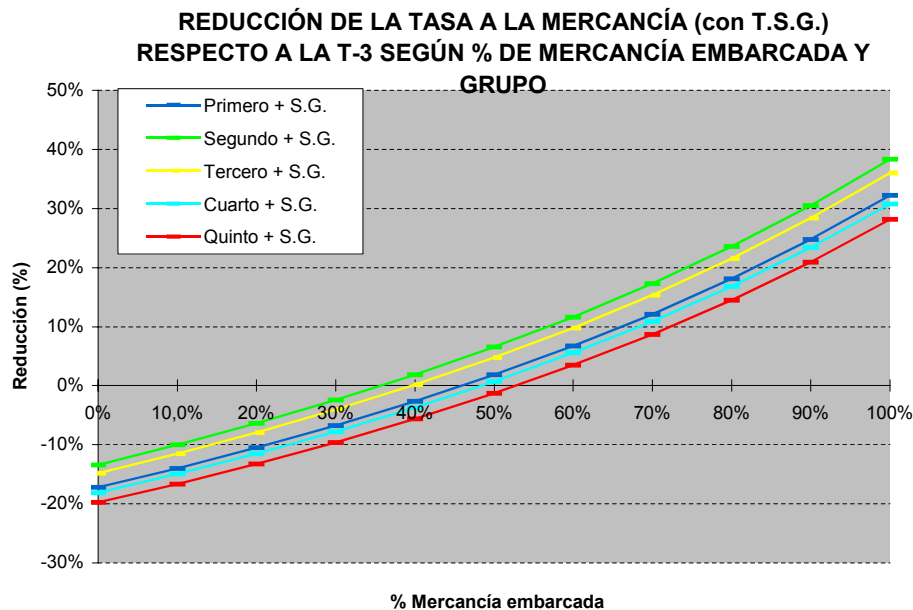
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

# 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias

## La tasa a la mercancía

**En general se observa que si la mercancía embarcada es mayor que la desembarcada, la tasa a la mercancía de la escala es superior a la T-3**

- ❑ Como se puede apreciar en los gráficos adjuntos, las diferencias entre la tasa a la mercancía y la T-3 son radicalmente distintas en función del porcentaje de mercancía embarcada. En el régimen general, incluyendo la tasa por Servicios Generales, si la mercancía embarcada en una escala supera el 40%, la tasa a la mercancía para los grupos 2º y 3º es superior a la T-3. Si la mercancía embarcada supera el 50%, tan sólo la mercancía del grupo 5º pagaría una tasa a la mercancía inferior (en un 1%) a la T-3. Si la mercancía embarcada es mayor que la desembarcada, en todos los casos la tasa a la mercancía es superior a la T-3.
- ❑ En cuanto al régimen simplificado la situación es similar aunque las diferencias entre elementos de transporte son poco significativas: si los elementos de transporte embarcados son superiores en número a los desembarcados, la tasa a la mercancía es superior a la T-3.



Elaboración: SPIM

% Equipos embarcados



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

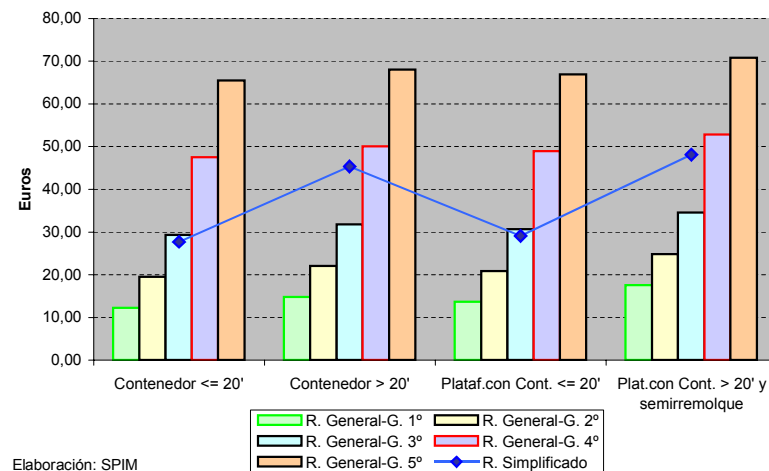
# 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias

## La tasa a la mercancía

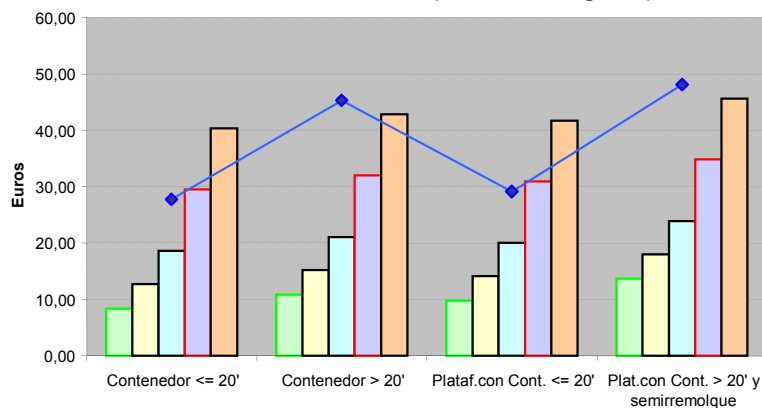
**El régimen de estimación simplificada supone una cuota más elevada que el régimen general, salvo si la carga útil es elevada y para algunos grupos de mercancías**

- Resulta de interés analizar las diferencias que se establecen por utilizar el régimen general o el régimen simplificado de la tasa a la mercancía. Como muestran los gráficos adjuntos, cuando la carga útil que transporta el equipo es elevada (25 tons) el régimen de estimación simplificada es de menor cuantía si la mercancía pertenece a los grupos 4º y 5º, y 3º si se trata de contenedores de 20'.
- Según se reduce la carga útil transportada, el régimen simplificado resulta menos interesante: si la carga útil es de 20 tons, sólo es de menor cuantía si la mercancía pertenece al grupo 5º, y también al 4º si se trata de contenedores de 20'. Si la carga útil es de 15 tons, el régimen simplificado sólo es de menor cuantía si la mercancía pertenece a los grupos 4º y 5º y si se trata de contenedores de 20'. Si la carga útil es de 10 tons, el régimen simplificado nunca es de menor cuantía que el general.

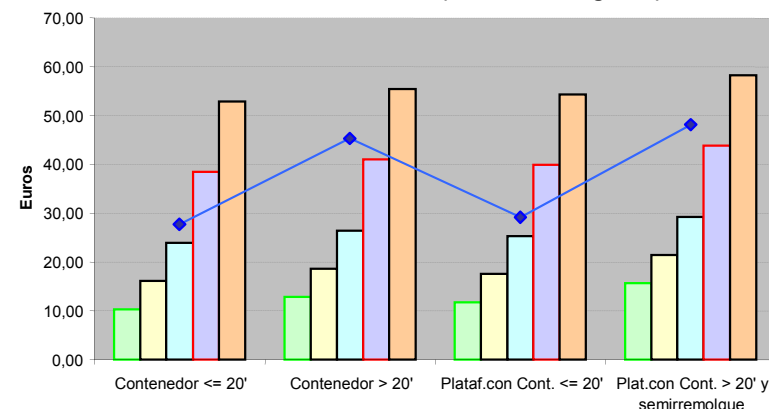
**TASA A LA MERCANCÍA -COMPARATIVA ENTRE EL RÉGIMEN GENERAL Y EL SIMPLIFICADO-(25 tons de carga útil)**



**TASA A LA MERCANCÍA -COMPARATIVA ENTRE EL RÉGIMEN GENERAL Y EL SIMPLIFICADO-(15 tons de carga útil)**



**TASA A LA MERCANCÍA -COMPARATIVA ENTRE EL RÉGIMEN GENERAL Y EL SIMPLIFICADO-(20 tons de carga útil)**



732/Informe V2.ppt-31/03/2003

INFORME

Estudio sobre el impacto económico del anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General para el SSS y propuestas de adaptación

19



### La unitización de la mercancía, resulta gravada en la tasa a la mercancía

- ❑ Es constatable que la unitización de la mercancía supone un incremento en la tasa a la mercancía, incremento que es mayor para los grupos inferiores de mercancía y cuanto menor es la carga útil.
- ❑ A su vez, y según equipo de transporte, el menor incremento se da en los contenedores <= 20', y el mayor en los vehículos articulados.
- ❑ Según los casos, esto puede llegar a suponer más que triplicar el valor de la tasa a la mercancía, aunque en los grupos más habituales de la mercancía que se unitiza –el 4º y el 5º- y para valores habituales de carga útil según tamaño del equipo de transporte, los incrementos toman valores entre el 10% y el 25%.

**INCREMENTO DE LA TASA A LA MERCANCÍA POR UNITIZAR LA CARGA**

	Grupo 1º				Grupo 2º				Grupo 3º				Grupo 4º				Grupo 5º			
	25 tons c. útil	20 tons c. útil	15 tons c. útil	10 tons c. útil	25 tons c. útil	20 tons c. útil	15 tons c. útil	10 tons c. útil	25 tons c. útil	20 tons c. útil	15 tons c. útil	10 tons c. útil	25 tons c. útil	20 tons c. útil	15 tons c. útil	10 tons c. útil	25 tons c. útil	20 tons c. útil	15 tons c. útil	10 tons c. útil
Contenedor <= 20'	26%	32%	43%	64%	15%	18%	25%	37%	9%	12%	16%	23%	6%	7%	9%	14%	4%	5%	7%	10%
Conten.> 20' y camión con caja < 6 m	51%	64%	85%	128%	29%	37%	49%	74%	19%	23%	31%	47%	11%	14%	19%	28%	8%	10%	13%	20%
Plataf.con Cont. <= 20'	40%	50%	67%	100%	23%	29%	38%	57%	15%	18%	24%	36%	9%	11%	14%	22%	6%	8%	10%	15%
Plat.con Cont. > 20' y semirremolque	80%	100%	133%	200%	46%	57%	76%	115%	29%	36%	49%	73%	17%	22%	29%	43%	12%	15%	21%	31%
Camión con caja o v.articulado > 6 m	103%	128%	171%	256%	59%	74%	98%	147%	37%	47%	62%	93%	22%	28%	37%	56%	16%	20%	26%	40%

### La utilización de elementos rodantes supone, asimismo, un incremento adicional de la tasa a la mercancía

- También interesa analizar la posible discriminación que introduce la utilización de elementos rodantes, pues su cuota de la tasa a la mercancía es más elevada que si se utiliza un contenedor.
- En la tabla se han resaltado los casos en que esta cuota resulta más elevada. Se resaltan los casos en que el incremento supera el 20%, dado que la mercancía transportada en elementos rodantes en buques Ro-Ro en servicio regular entre puertos de la U.E. disfruta de una bonificación del 40% frente al 20% de las mercancías en servicio regular entre puertos de la U.E., pero no en buques Ro-Ro.
- Como se puede apreciar, el régimen simplificado no alcanza en ninguno de los casos a superar el 20% de incremento –pero como se ha visto en la página anterior, el régimen simplificado sólo resulta interesante en ciertos casos-.

#### INCREMENTO POR UTILIZAR ELEMENTOS RODANTES

		R. Simplificado	Régimen General				
			G. 1º	G. 2º	G. 3º	G. 4º	G. 5º
Contenedor <= 20'	25 tons c. útil	5,1%	11,4%	7,2%	4,8%	2,9%	2,1%
	20 tons c. útil		13,6%	8,7%	5,9%	3,6%	2,6%
	15 tons c. útil		16,8%	11,0%	7,5%	4,7%	3,5%
	10 tons c. útil		21,9%	15,1%	10,6%	6,8%	5,1%
Contenedor > 20'	25 tons c. útil	6,2%	19,0%	12,7%	8,8%	5,6%	4,1%
	20 tons c. útil		21,9%	15,1%	10,6%	6,8%	5,1%
	15 tons c. útil		25,8%	18,4%	13,3%	8,7%	6,5%
	10 tons c. útil		31,5%	23,7%	17,8%	12,2%	9,3%
V. Articulado	25 tons c. útil	11,0%	39,1%	26,9%	18,9%	12,2%	9,0%
	20 tons c. útil		33,9%	22,7%	15,7%	10,0%	7,4%
	15 tons c. útil		46,1%	32,9%	23,8%	15,6%	11,7%
	10 tons c. útil		56,2%	42,4%	31,8%	21,7%	16,6%



### El uso de instalaciones en régimen de concesión administrativa se bonificaba más en la T-3, para la situación habitual actualmente

- Una vez evaluado el efecto que la reducción e incremento del 23% según la mercancía sea embarcada o desembarcada, tiene sobre la comparativa entre la T-3 y la tasa a la mercancía, es necesario comparar las bonificaciones y reducciones en cada régimen tarifario. A este respecto hay que señalar:
  - ⇒ **Por la utilización de instalaciones en régimen de concesión administrativa**, la tarifa T-3 podía ser reducida, a criterio de cada Autoridad Portuaria, hasta en un 20%. La nueva tasa a la mercancía, elimina la aleatoriedad del criterio de la Autoridad Portuaria, pero disminuye la cuantía de la reducción al 10%, excepto si el atraque está otorgado en concesión o autorización –situación no habitual actualmente en los puertos españoles- en que se eleva hasta el 50%.
  - ⇒ **En la nueva tasa a la mercancía aparecen bonificaciones que el régimen actualmente vigente no contempla**, que son las relacionadas con el cabotaje europeo, y que van desde el 10% al 40%.

#### REDUCCIONES E INCREMENTOS A LA T-3

	%
Máxima reducción por utilizar instalaciones en régimen de concesión administrativa	20%
Reducción por embarque	23%
<b>Incremento</b> por desembarque	23%
Maxima reducción por uso de instalaciones especiales a cargo del concesionario	20%
Máximo <b>incremento</b> por carga manipulada sin respeto al medioambiente	20%
Mercancías con O y D en la U.E. en los puertos extrapeninsulares, excepto Baleares	40%
Mercancías con O y D en la U.E. en los puertos de Baleares	50%

#### REDUCCIONES Y BONIFICACIONES A LA TASA A LA MERCANCÍA

REDUCCIONES	%
En terminales y otras instalaciones en concesión o autoriz., con el atraque otorgado en concesión a autoriz.	50%
En terminales y otras instalaciones en concesión o autoriz., sin el atraque otorgado en concesión a autoriz.	10%
BONIFICACIONES	%
Mercancías con origen en la U.E. que embarquen o desembarquen	10%
Mercancías con O y D en la U.E. en S. Regular	20%
Mercancías con O y D en la U.E. en S. Regular Ro-Ro	40%
Por servicio a las islas, Ceuta y Melilla	40%
A los equipos de tte. vacíos embarcados en las islas, Ceuta y Melilla	70%
Mercancías que utilizan el ffcc	20%
En terminales con sistemas de gestión y auditorías medioambientales	2%
Por sistemas de calidad certificados	3%



#### Se crean bonificaciones a la mercancía con O/D U.E. y se mejoran las bonificaciones a las mercancías con O/D las Islas, Ceuta o Melilla

- ⇒ **A las mercancías con O/D las Islas, Ceuta o Melilla** se les aplica un 40% de bonificación, tanto en los puertos peninsulares como en los extrapeninsulares, mientras que la T-3 sólo aplicaba esta misma bonificación en los puertos extrapeninsulares. Para los elementos de transporte vacíos embarcados en puertos extrapeninsulares, esta bonificación se eleva hasta el 70%.
- ⇒ Aparece como novedad, asimismo, una bonificación del 20% a **las mercancías que utilicen el ferrocarril** como modo de acceso o salida del puerto.
- ⇒ La T-3 establecía **en cuanto a prácticas medioambientales**, tanto un incremento por malos hábitos del 20%, como una reducción del 20% por el uso de instalaciones especiales para el tratamiento de mercancía medioambientalmente peligrosa, costeadas por el concesionario. La nueva tasa a la mercancía tan sólo contempla un 2% de bonificación a *“la mercancía manipulada en terminales que acrediten la implantación de sistemas de gestión y auditoría medioambientales debidamente homologados”*
- ⇒ Por último, la nueva tasa a la mercancía establece una bonificación del 3% *“cuando el sujeto pasivo al que se le liquiden dichas tasas tenga en vigor un sello de una certificación de servicios emitido por una entidad acreditada conforme a la Norma UNE-EN 45011, o aquélla que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión de certificados cumpla los requisitos de la misma”*.



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

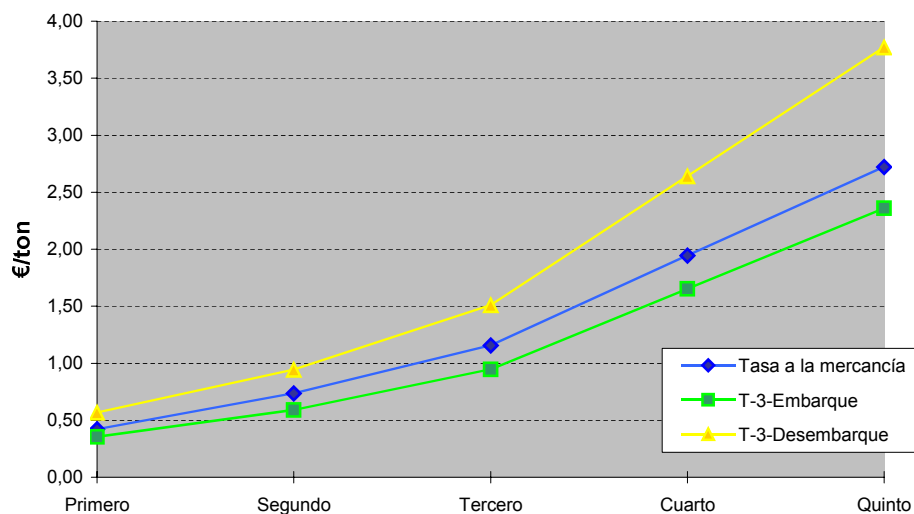
# 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias

## La tasa a la mercancía

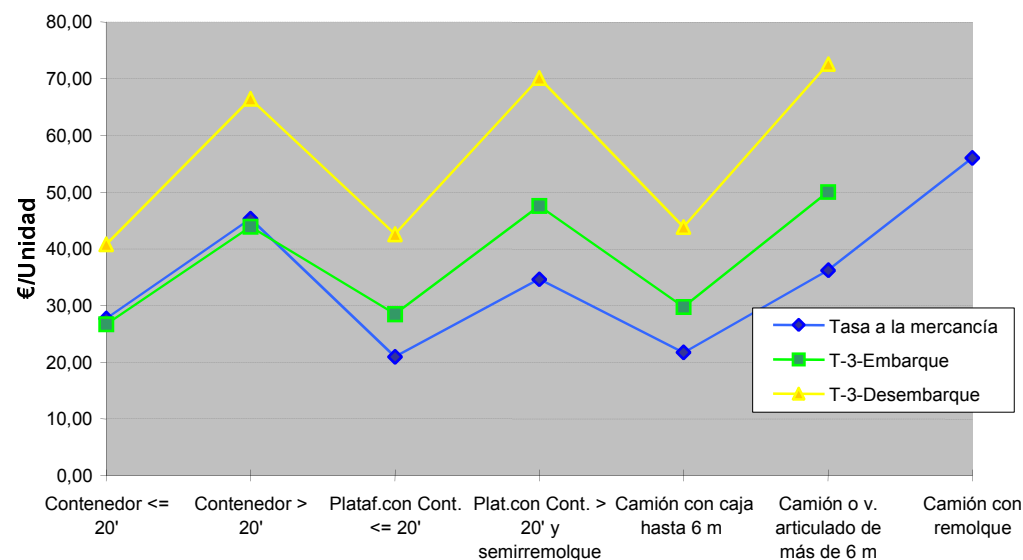
**Las bonificaciones a las mercancías O/D U.E. en S. regular, hacen que la tasa en régimen simplificado, sea inferior a la T-3, y favorecen a los elementos rodantes.**

- La comparativa entre los regímenes simplificados de la T-3 y la tasa a la mercancía aplicados a los servicios regulares con O/D U.E., muestra que la tasa a la mercancía es inferior a la T-3, con la única excepción de los contenedores en que la tasa a la mercancía es ligeramente superior a la T-3 embarque.
- En el caso del régimen general, la tasa a la mercancía resulta inferior a la T-3 en desembarque y superior a la T-3 en embarque.

**LA TASA A LA MERCANCÍA CON O/D U.E. EN S. REGULAR:  
COMPARATIVA CON LA T-3**



**LA TASA A LA MERCANCÍA CON O/D U.E. EN S. REGULAR:  
COMPARATIVA CON LA T-3**



Elaboración: SPIM



732/Informe V2.ppt-31/03/2003

INFORME

Estudio sobre el impacto económico del anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General para el SSS y propuestas de adaptación



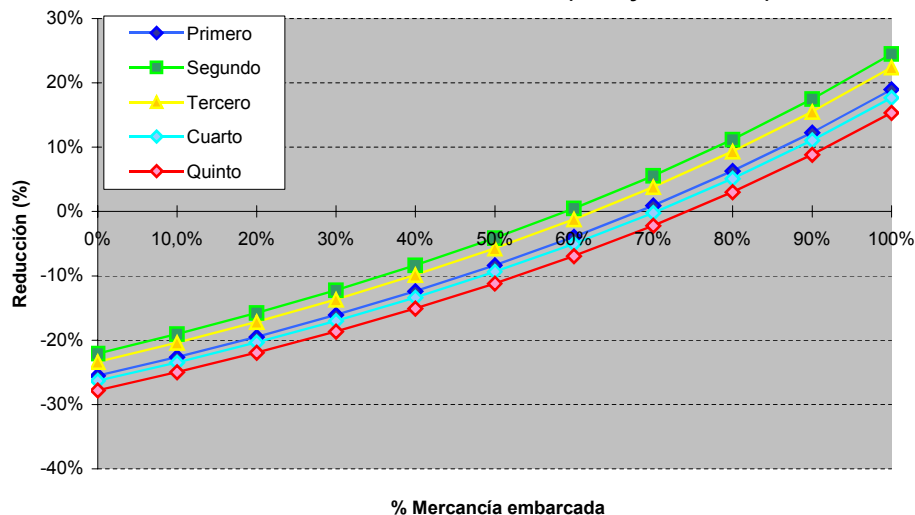
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

# 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias La tasa a la mercancía

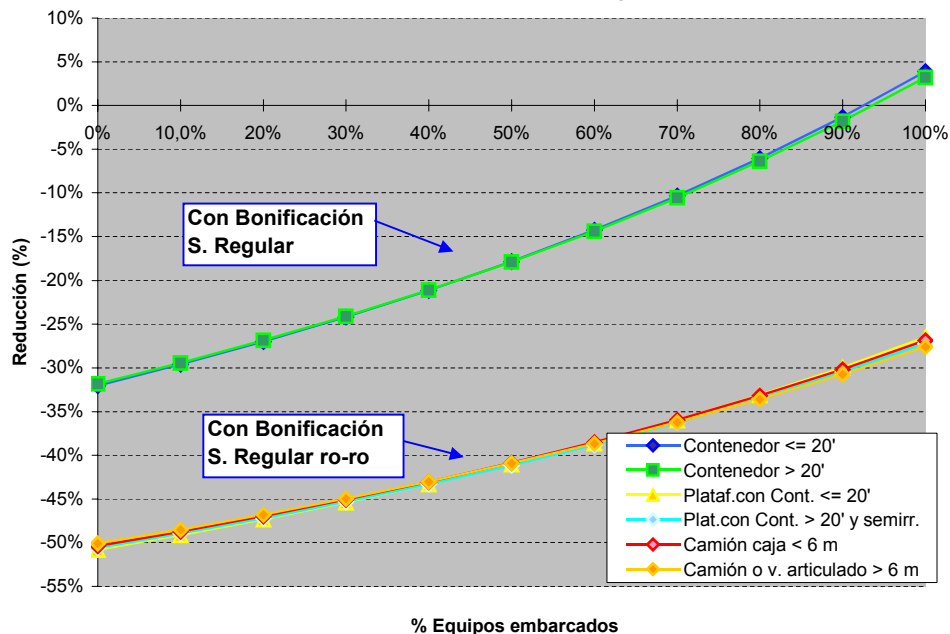
**Gracias a la nueva bonificación, la tasa a la mercancía en régimen simplificado de los tráficos con O/D U.E. es inferior a la T-3, excepto si la mercancía embarcada supone más del 90% de la escala**

- En el conjunto de una escala, la comparativa entre los regímenes simplificados de la T-3 y la tasa a la mercancía aplicados a los contenedores de servicios regulares con O/D U.E., muestra que la tasa a la mercancía es inferior en todos los casos a la T-3 excepto si la mercancía embarcada supone más del 90% de la escala. Si los buques son tipo ro-ro, entonces la tasa a la mercancía resulta siempre inferior a la T-3, entre un 25% y un 50% inferior.
- La comparativa entre los regímenes generales no es tan favorable, resultando inferior la tasa a la mercancía sólo si el porcentaje de mercancía embarcada no supera del 60 al 70% según los grupos de mercancías.

**REDUCCIÓN DE LA TASA A LA MERCANCÍA RESPECTO A LA T-3 SEGÚN % DE MERCANCÍA EMBARCADA Y GRUPO PARA MERCANCÍAS CON O/D U.E. (incluye tasa S.G.)**



**REDUCCIÓN DE LA TASA A LA MERCANCÍA RESPECTO A LA T-3 SEGÚN % DE EQUIPOS EMBARCADOS-R. SIMPLIFICADO-MERCANCÍA CON O/D U.E. (incluye tasa por S.G.)**



Elaboración: SPIM



INFORME

Estudio sobre el impacto económico del anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General para el SSS y propuestas de adaptación



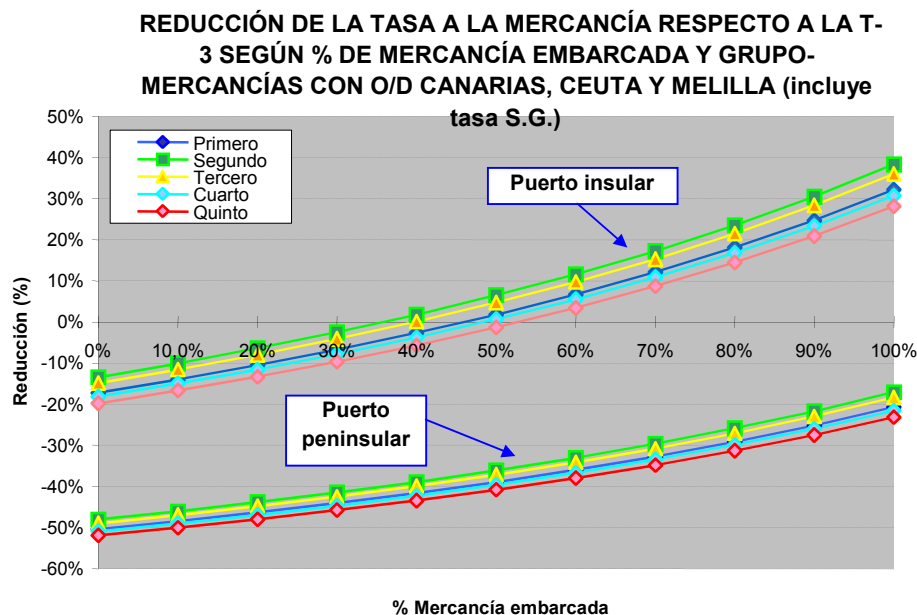
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

# 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias

## La tasa a la mercancía

**La tasa a la mercancía en régimen general de los tráficos con O/D las islas, Ceuta y Melilla es inferior a la T-3, en el puerto peninsular**

- La comparativa entre los regímenes generales de la T-3 y la tasa a la mercancía aplicados a los servicios con Canarias, Ceuta y Melilla, muestra que en el puerto peninsular, la tasa a la mercancía es inferior en todos los casos a la T-3. Por su parte, en el puerto insular, la tasa a la mercancía es superior a la T-3 si la mercancía embarcada supone más del 40% -50% de la escala.
- Comparando la suma de las dos escalas, peninsular y extrapeninsular, resulta que la reducción es mayor para la mercancía que embarca en el territorio extrapeninsular, que para la que embarca en la Península.



### REDUCCION DE LA TASA A LA MERCANCÍA RESPECTO A LA T-3 EN LA SUMA DE LAS ESCALAS

Grupo de mercancía	Diferencia (con Tasa S.G.)	
	Mercancía embarcada en la Península	Mercancía embarcada en Canarias, Ceuta y Melilla
Primero	-19%	-28%
Segundo	-15%	-24%
Tercero	-17%	-26%
Cuarto	-20%	-29%
Quinto	-21%	-30%

Elaboración: SPIM



732/Informe V2.ppt-31/03/2003

INFORME

Estudio sobre el impacto económico del anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General para el SSS y propuestas de adaptación



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

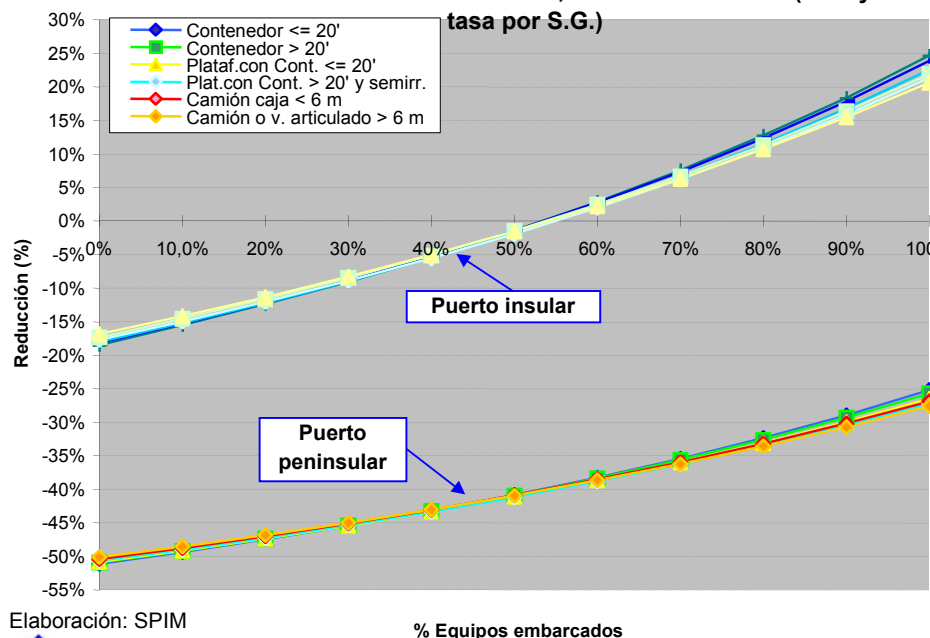
# 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias

## La tasa a la mercancía

**La tasa a la mercancía en régimen simplificado, de los tráficos con O/D las islas, Ceuta y Melilla es inferior a la T-3, en el puerto peninsular**

- En el caso del régimen simplificado, la comparativa entre la T-3 y la tasa a la mercancía aplicadas a los servicios con Canarias, Ceuta y Melilla, muestra que en el puerto peninsular, la tasa a la mercancía es inferior en todos los casos a la T-3. Por su parte, en el puerto insular, la tasa a la mercancía es superior a la T-3 si la mercancía embarcada supone más del 50% de la escala.
- Comparando la suma de las dos escalas, peninsular y extrapeninsular, resulta que la diferencia es mayor para los elementos de transporte que embarcan en el territorio extrapeninsular, que para los que embarcan en la Península.

**REDUCCIÓN DE LA TASA A LA MERCANCÍA RESPECTO A LA T-3 SEGÚN % DE EQUIPOS EMBARCADOS-R. SIMPLIFICADO-MERCANCÍA CON O/D CANARIAS, CEUTA Y MELILLA (incluye tasa por S.G.)**



**REDUCCIÓN DE LA TASA A LA MERCANCÍA RESPECTO A LA T-3 EN LA SUMA DE LAS ESCALAS PENINSULAR Y EXTRAPENINSULAR -RÉGIMEN SIMPLIFICADO**

Elemento de transporte-tipo	Diferencia (con Tasa S.G.)	
	Mercancía embarcada en la Península	Mercancía embarcada en Canarias, Ceuta y Melilla
Contenedor <= 20'	-22%	-30%
Contenedor > 20'	-22%	-30%
Plataforma con Contenedor <= 20'	-22%	-30%
Plataforma con Contenedor > 20' y semirremolque	-23%	-30%
Camión con caja hasta 6 m	-22%	-29%
Camión o vehículo articulado con caja de más de 6 m	-23%	-29%

Elaboración: SPIM

% Equipos embarcados



INFORME

Estudio sobre el impacto económico del anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General para el SSS y propuestas de adaptación



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

# 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias

## La tasa a la mercancía

**La tasa a la mercancía por ocupación de la zona de tránsito, es más elevada que la vigente T-7, aunque es susceptible de aplicación de bonificaciones**

- Tanto la cuota-base, como los coeficientes de incremento, resultan más elevados en al tasa a la mercancía que en la T-7. Incluso la cuota de la T-7 cuando la superficie es cubierta y cerrada, es superada por la tasa a la mercancía. Si además se añade la tasa por servicios generales, la diferencia es aún mayor.
- Los incrementos por alargamiento de la estancia son más altos que en la T-7 y se comienzan a aplicar antes que en la T-7.
- No obstante, la nueva tasa por ocupación forma parte de la tasa a la mercancía a la que se adiciona, para posteriormente, en su caso, aplicársele las bonificaciones que le pudieran corresponder.

### TASA A LA MERCANCÍA-Ocupación de la zona de tránsito

Ocupación de la zona de tránsito (€/100 m <sup>2</sup> /día)	8,00
Coefficiente de incremento-Desde el día 8 al 30	5
Coefficiente de incremento-Desde el día 31 al 60	10
Coefficiente de incremento-A partir del día 61	20

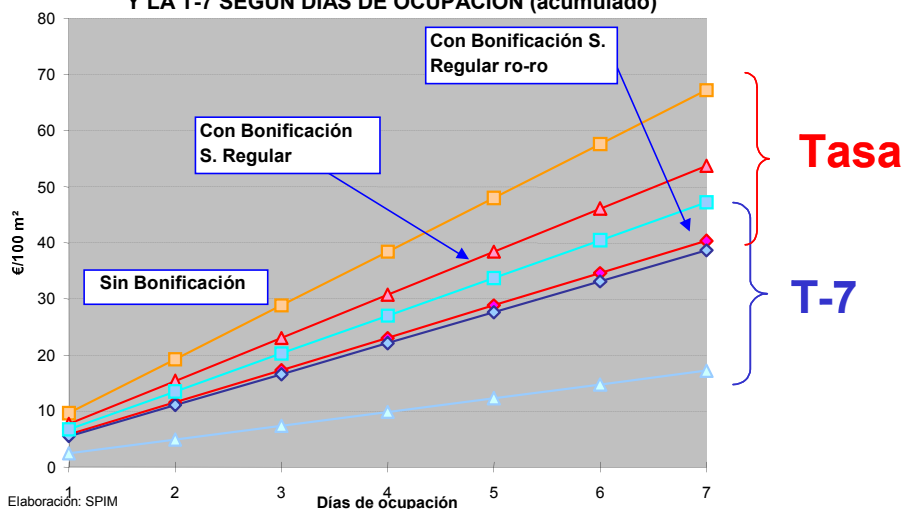
Franquicia de 2 días (con excepción de carga rodada, que son 4 hr.)

### TARIFA T-7

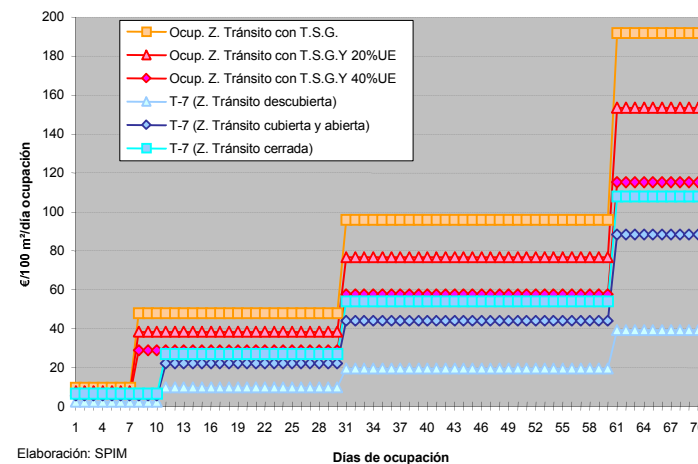
	€/100 m <sup>2</sup> /día
Estancia en zona de tránsito	2,45
Estancia en zona de almacenamiento	1,84
Mínimo incremento por superficie cubierta y abierta	3,07
Mínimo incremento por superficie cubierta y cerrada	4,29
Coefficiente de incremento-Desde el día 11 al 30	4
Coefficiente de incremento-Desde el día 31 al 60	8
Coefficiente de incremento-A partir del día 61	16

Franquicia de 2 días (con excepción de carga rodada, que queda a criterio de la A.P.)

**VARIACIÓN DE LA TASA DE OCUPACIÓN DE LA ZONA DE TRÁNSITO Y LA T-7 SEGÚN DÍAS DE OCUPACIÓN (acumulado)**



**VARIACIÓN DE LA TASA DE OCUPACIÓN DE LA ZONA DE TRÁNSITO Y LA T-7 SEGÚN DÍAS DE OCUPACIÓN**



732/Informe V2.ppt-31/03/2003

INFORME

Estudio sobre el impacto económico del anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General para el SSS y propuestas de adaptación

28



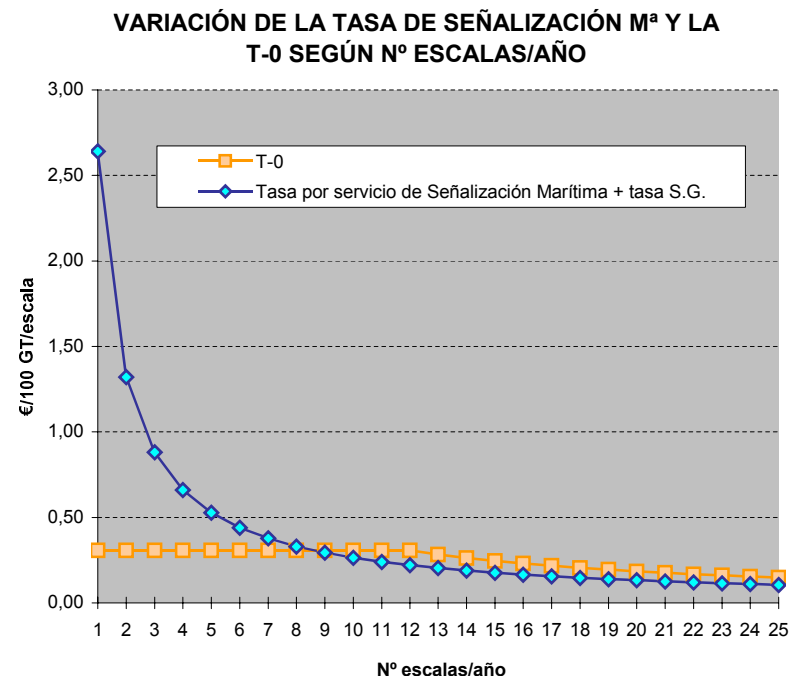
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

# 1. Análisis comparativo de las distintas tasas portuarias La tasa por servicio de señalización marítima

**Los valores de la tasa por servicio de señalización marítima por escala resultan inferiores a la tarifa T-0 actualmente vigente, si el buque realiza más de 8 escalas al año en el puerto**

- ❑ Si el buque realiza menos de nueve escalas en el mismo puerto al año, la cuantía de la tasa por servicio de señalización marítima – incrementada por la tasa por servicios generales-, resulta superior a la actual T-0.
- ❑ Por el contrario, si el buque supera las ocho escalas al año, la cuota de la tasa por servicio de señalización marítima –incrementada por la tasa por servicios generales-, resulta inferior a la actual T-0.
- ❑ Esto es debido a la distinta estructura de la T-0 y de la tasa por servicio de señalización marítima. Ésta última se paga una vez al año, por lo que disminuye progresivamente según el nº de escalas es mayor, mientras que la T-0 es una cuantía fija por escala hasta un máximo de 12. En consecuencia, hasta la escala 12 la T-0/escala es un valor fijo, y a partir de la escala nº 12 se va reduciendo según es mayor el nº escalas/año.

Tasa por servicio de Señalización Marítima	T-0
(€/ 100 GT)	
2,20	0,31



Elaboración: SPIM