

## INFORME SOBRE LA ENMIENDA Nº 222 DEL GPP EN EL SENADO. CREACION DE UNA NUEVA TASA PORTUARIA DE SEGURIDAD AL PASAJE.

La enmienda quiere introducir en la Ley 62/97 de Puertos y Marina Mercante una disposición adicional por la que se crea una nueva tasa portuaria de seguridad al pasaje aplicable en todos los puertos de interés general.

La disposición surge de la necesidad de incrementar la seguridad y aumentar las medidas contenidas en los planes de seguridad de los puertos, relativas a los tráficos de pasajeros, por ello todos los buques de pasaje y buques mixtos de pasaje y carga deberán soportar la aplicación de esta nueva tasa.

El contenido de la disposición de referencia en su punto dos, hecho imponible de la tasa, dice textualmente: "Constituye el hecho imponible de esta tasa la prestación en los recintos portuarios de los servicios de inspección y control de pasajeros, equipajes y vehículos en régimen de pasaje, así como vehículos de carga y sus conductores cuando viajen en buques mixtos de carga y pasaje."

El punto cuarto dice que "la tasa se devengará cuando se inicie la operación de embarque, desembarque o tránsito por el puerto de los pasajeros y, en su caso, de los vehículos." Con este apartado queda claro que la tasa está concebida para que pasajeros y automóviles en régimen de equipaje tengan que abonar dos veces la misma tasa, embarque en el puerto de origen y desembarque en el puerto de destino. En el caso de los vehículos de carga como: camiones y plataformas la aplicación de la tasa se multiplica por cuatro dado que un camión embarca con mercancía en la Península, desembarca en Palma para descargar su mercancía y regresa normalmente de vacío a la Península lo que genera un nuevo embarque en Palma y un desembarque en la Península.

Una vez más cabe recordar que los tráficos marítimos en Baleares son cautivos y unidireccionales desde la Península hacia el Archipiélago Balear y en este caso sucede lo mismo que con la tarifa T3 en las tarifas de los módulos de carga y que por tanto un mismo usuario debe soportar cuatro veces la aplicación de la misma tarifa.

A la vista de lo expuesto más arriba cabe una serie de reflexiones:

1º Aplicar la tasa al pasajero en origen y destino en las Líneas Regulares de Cabotaje Nacionales es un contrasentido porque el control de inspección del pasajero debe hacerse en el embarque, nunca en el desembarque por tanto no debería duplicarse la tasa y mucho menos sin recibir el servicio.

2º Los pasajeros cruceristas que NO abandonen el buque en su escala en puerto tampoco deberían estar sujetos a esta tasa al no recibir el control de inspección.

3º Dado que todos los vehículos de carga en los buques de pasaje y mixtos están sujetos a la aplicación de la tasa, parece injusto que las plataformas vacías, sin carga, que no son más que un chasis o estructura metálica, tengan que estar sujetas a la aplicación de la tasa en el embarque y desembarque.

La cuantía de la tasa será la siguiente:

### CONCEPTO CUANTIA UNITARIA

#### A) PASAJEROS

1. En régimen de crucero 1 Euro
2. En régimen de transporte 0,2 Euros

#### B) VEHÍCULOS

1. En régimen de pasaje
    - I. Motocicletas y vehículos o remolques de dos ruedas
    - II. Coches turismos y demás vehículos automóviles
    - III. Autocares y demás vehículos proyectados para el transporte colectivo
- 0,2 Euros

1 Euro

2 Euros

## 2. En régimen de carga 2 Euros

Lo que parece cuantías de bajo nivel cuando se aplican a los pasajeros, automóviles y vehículos en régimen de carga que pasaron por los puertos de la APB (Autoridad Portuaria de Baleares) en el año 2.000, según su memoria anual, se transforma en volúmenes económicos considerables alcanzando la cuantía de 281 millones de pesetas. De igual modo deberá abonarse a las distintas autoridades portuarias del territorio peninsular la cantidad de 177 mill. ptas., con lo que estamos hablando que la implantación de esta disposición supondrá para Baleares soportar un extracoste por seguridad portuaria de 458 millones de pesetas.

Datos estadísticos de BALEARES:

REGIMEN DE TRANSPORTE REGIMEN  
PASAJE Entrada Salida E+S CRUCEROS  
713.052 668.328 1.381.380 622.663

TASA 0,2 Euros 1 Euro  
APLICACIÓN TASA 276.276 E 622.663 E  
TOTAL TASA AL PASAJE BALEARES: 898.939 EUROS

En la península no sería exactamente lo mismo pues los cruceristas no deben contabilizarse por lo que por este concepto las autoridades portuarias peninsulares solo recaudarían, imputable a la economía del ciudadano Balear, los pasajeros en régimen de transporte, es decir 276.276 Euros (46 mill. ptas.)

En estos cálculos no están contemplados los pasajeros entre los puertos de IBIZA y LA SAVINA y viceversa por ser tráfico LOCAL y por tanto de no-aplicación esta TASA. En cualquier caso y para mayor información este tráfico movió 877.716 pasajeros. Cabe la posibilidad de que tuviera que repercutirse también en este tráfico por lo que se incrementaría el coste en 175.543 Euros. (29 mill. ptas.)

De tener que aplicarse esta tasa en el tráfico de Ibiza a la Savina también debería aplicarse por la misma razón al tráfico de las excursiones marítimas (buques de pasaje) en los puertos de interés general.

Esta tasa se aplicará en los puertos de interés general y no en el resto de puertos, aquí en nuestra comunidad tenemos el puerto de San Antonio en Ibiza y Ciudadela en Menorca, con importante tráfico de pasajeros y vehículos y quedarán en principio exentos de la aplicación de esta tasa, no obstante la Comunidad Autónoma viene creando y aplicando los mismos conceptos tarifarios que los puertos de interés general, por lo que de crearse el servicio de control y inspección del pasaje en los puertos de la C.A.I.B. se crearía una tasa similar.

AUTOMOVILES EN REGIMEN DE PASAJE BALEARES:  
AUTOS Entrada Salida E+S EXTERIOR  
150.448 140.292 290.740 1.027

TASA 1 Euro 1 Euro  
APLICACIÓN TASA 290.740 E 1.027 E  
TOTAL TASA AUTOS PASAJE: 291.767 EUROS

En el periodo 2.000 y según la memoria de la APB entraron en los puertos de Baleares 246.397 camiones o unidades de carga para utilizar sus instalaciones. Estas unidades utilizaron las instalaciones portuarias cuatro veces en un viaje marítimo de ida y vuelta de Baleares a la Península.

De todas estas unidades calculamos que el 50% de la carga es transportada por buques de pasaje y buques mixtos de pasaje y carga, aunque las previsiones para los dos/cinco años próximos podrían alcanzar el 75%/100% de la carga, fundamentalmente por la reconversión de la flota actual, por la previsible sustitución de los buques de carga actuales por buques mixtos de carga y pasaje.

Por ello actualmente estarían sujetas a la aplicación de la TASA 123.198 unidades que abonarían 2 Euros cuatro veces, la primera y segunda con mercancía en el puerto de origen y destino (Península y Baleares), la tercera y cuarta vez cuando regresarán de vacío en los puertos de Baleares y Península.

De este modo estas 123.198 unidades de carga contribuirán a las Autoridades Portuarias de Baleares en = 123.198 **2 E** 2 veces= 492.794 Euros y exactamente la misma cuantía distribuida en las distintas autoridades portuarias peninsulares.

CONCEPTO: BALEARES PENINSULA TOTALES  
PASAJE 898.939 EUROS 276.276 EUROS 1.175.215 E.  
(150 mill. ptas.) (46 mill. ptas.) (196 mill. ptas.)  
AUTOMOVILES 291.767 EUROS 291.767 EUROS 583.534 E.  
(49 mill. ptas.) (49 mill. ptas.) (98 mill. ptas.)  
CARGA 492.794 EUROS 492.794 EUROS 985.588 E.  
(82 mill. ptas.) (82 mill. ptas.) (164 mill. ptas.)  
TOTALES 1.683.500 EUROS 1.683.500 EUROS 2.744.337 E.  
(281 mill. ptas.) ( 177 mill. ptas.) (458 mill. ptas.)

Valorada la incidencia económica de esta propuesta en 458 millones de pesetas cabe decir que es un inmenso error poner en marcha esta tasa sobre la base de la economía particular de los ciudadanos de las islas. Una vez mas se demuestra que la particular legislación de la Ley 62/97 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante no respeta el compromiso legal de no realizar practicas abusivas con relación a tráficos cautivos como los de Baleares, ya que la Ley garantiza la libertad tarifaria de las Autoridades Portuarias, sin más limite que los que se deducen del objetivo de autofinanciación y los que resulten del mantenimiento de un marco libre y leal competencia, evitando prácticas abusivas en relación con tráficos cautivos.

Una vez más desde el punto de vista del ciudadano de Baleares entendemos que los 458 millones de pesetas que se deberán abonar por el concepto de "tasa para la seguridad del pasaje" a las distintas autoridades portuarias deberían compensarse por el Gobierno de la Nación a través de una partida en los Presupuestos Generales del Estado, partida perfectamente reconocida aunque no dotada en los recursos del régimen económico de las autoridades portuarias.

Parece una incongruencia que tras largos y continuos esfuerzos por desarrollar el REB y medidas como las establecidas en el RD 1034/99, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías, por las que se consigue una mínima subvención anual de 300 millones de ptas. que de repente y sin mediación alguna se nos imponga una TASA de 458 millones de ptas. por seguridad y control del pasaje en los puertos.

Por otra parte parece incomprensible que funciones que deberían desarrollar los cuerpos de seguridad del estado se intenten externalizar y subcontratar a través de empresas privadas de seguridad como ocurre en los aeropuertos.

Para finalizar hacer hincapié en que la Ley de Puertos no debe vulnerar el principio legal de evitar prácticas abusivas en relación con tráficos cautivos como los de Baleares.