

TASAS Y TARIFAS

AÑO 2023



INDICE	Pág.
0. Introducción	2
1. Tasa de ayudas a la navegación	3
2. Tasa del Buque	6
3. Tasa de Recepción de Residuos	18
4. Tasa de la Mercancía	22
5. Tasa de la Pesca Fresca	30
6. Tasa de las Embarcaciones Deportivas	32
7. Tasa por utilización de zona de tránsito	34
8. Tasa por servicios comerciales	37

NOTA

El presente documento es a título informativo resultando siempre de aplicación lo previsto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante respecto a las cuantías previstas de las tasas así como respecto a los aspectos normativos que se citan.



0. Introducción

El 24 de diciembre de 2022 ha sido publicada Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 (BOE núm. 308, de 24 de diciembre de 2022), con vigencia 1 de enero de 2023. El artículo 91 establece que de acuerdo con lo previsto en la Disposición adicional vigésima segunda del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones deportivas y de recreo, de la tasa por utilización de la zona de tránsito y de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques, establecidas en la citada norma, no son objeto de revisión.

Asimismo, no se varían los valores de los terrenos y las aguas de los puertos, las cuotas íntegras de la tasa de ocupación, los tipos de gravamen de la tasa de actividad y las cuantías básicas de la tasa de ayudas a la navegación, de conformidad con lo establecido en los artículos 177, 178, 190 y 240, respectivamente, de la citada norma.

En cuanto a los coeficientes correctores aplicables a la tasa del buque, del pasaje y de la mercancía, en el caso de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra NO se producen cambios en el de la tasa de la mercancía (continúa siendo 1,12), y en la tasa del buque (continúa en 1,09) conforme dispone el artículo 89 de la norma presupuestaria por lo que, con efectividad 1 de enero de 2023, siguen siendo:

Tasa	Coeficiente
Tasa del Buque	1,09
Tasa del Pasaje	1,00
Tasa de la Mercancía	1,12
Tarifa Fija de recepción de desechos generados por buques	1,00

Por otro lado, en el anexo XII de la referida norma, se establecen las bonificaciones previstas en los artículos 182 y 245 del TRLPEMM a aplicar por las Autoridades Portuarias en las tasas de ocupación, del buque, de la mercancía y del pasaje, y en su caso las condiciones de aplicación.

Por otro lado, en el anexo XII de la referida norma, se establecen las bonificaciones previstas en los artículos 182 y 245 del TRLPEMM a aplicar por las Autoridades Portuarias en las tasas de ocupación, del buque, de la mercancía y del pasaje, y en su caso las condiciones de aplicación.

Los artículos Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, disposiciones y anexos de especial interés de la nueva a los que se ha hecho referencia son, resumidamente, los que a continuación se detallan:

Artículos 89 al 91 bonificaciones y coeficientes correctores de las AAPP.

Anexo XII. Bonificaciones previstas en los artículos 182 y 245 del TRLPEMM.

A Continuación, y a título informativo se resumen los principales componentes de las tasas y tarifas de la APMYRP para 2023 de acuerdo con lo dispuesto en el TRLPEMM siendo de aplicación éste último en todo caso.



1. Tasa de Ayudas a la navegación.

El **hecho imponible** de esta tasa consiste en la utilización del servicio de señalización marítima definido en el artículo 137 del TRLPEMM (El servicio de señalización marítima gestionado por los organismos portuarios tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación. La prestación de este servicio corresponde a cada Autoridad Portuaria en la zona geográfica que tenga asignada a estos efectos).

Son **sujetos pasivos contribuyentes** de esta tasa, con carácter solidario, el propietario del buque o embarcación, el naviero, y el capitán o patrón del buque o embarcación. Son **sujetos pasivos sustitutos** de los contribuyentes (sujetos pasivos que, por imposición de la ley y en lugar del contribuyente, están obligados a cumplir la obligación tributaria principal, así como las obligaciones formales inherentes):

- a) El consignatario del buque o embarcación, si el buque se encuentra consignado.
- b) El concesionario o autorizado, en puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización.

Todos los sujetos pasivos sustitutos están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al concesionario o autorizado. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

El **devengo de la tasa** se produce cuando el buque o la embarcación comienza a recibir los servicios en aguas jurisdiccionales españolas.

La **cuota íntegra** de la tasa se regula en el artículo 240 del TRLPEMM:

a) Para los **buques mercantes**, así como a los **pesqueros congeladores** y, en general, a aquellos buques a los que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque: la resultante del producto del número de GT del buque, con un mínimo de 100 GT, por las cuantías básicas (A + C) y por el coeficiente 0,035 en las tres primeras escalas de cada año natural en cada puerto español en el que entren, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentra situado el puerto.

Por cada Escala y por cada Unidad de Gt (AP)	0,01015
Por cada Escala y Unidad de Gt (SASEMAR)	0,0098
Mínimo de 100 Gts	



b) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de altura o gran altura:

1.º En el caso de **buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español**: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por las cuantías básicas (A + C) en cada año natural.

En la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado su puerto base deberá abonarse UNA vez al AÑO.

2.º En el caso de **buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español**, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer el buque o la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.

Deberá abonarse por día de estancia, completo o por fracción, en aguas jurisdiccionales españolas, debiendo abonarse el importe de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el puerto español en el que realice cada escala. El pago será exigible cada vez que el buque o la embarcación entre en aguas jurisdiccionales españolas y se efectuará por el periodo que vaya a permanecer en las mismas durante cada escala.

c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral.

1.º En el caso de buques y embarcaciones que tengan **la base en un puerto español**: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por el coeficiente 50 en cada año natural.

En la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado su puerto base deberá abonarse UNA vez al AÑO.

2.º En el caso de buques y embarcaciones que **no tengan la base en un puerto español**, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer el buque o la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.

Deberá abonarse por día de estancia, completo o por fracción, en aguas jurisdiccionales españolas, debiendo abonarse el importe de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el puerto español en el que realice cada escala. El pago será exigible cada vez que el buque o la embarcación entre en aguas jurisdiccionales españolas y se efectuará por el periodo que vaya a permanecer en las mismas durante cada escala.



d) A los **buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros** si su propulsión es el motor **y superior a 12 metros si su propulsión es la vela**, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques.

1.º En el caso de embarcaciones que tengan **la base en un puerto español**: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 16 en cada año natural.

En la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado su puerto base deberá abonarse UNA vez al AÑO.

2.º En el caso de embarcaciones que **no tengan la base en un puerto español**, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.

Deberá abonarse por día de estancia, completo o por fracción, en aguas jurisdiccionales españolas, debiendo abonarse el importe de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el puerto español en el que realice cada escala. El pago será exigible cada vez que el buque o la embarcación entre en aguas jurisdiccionales españolas y se efectuará por el periodo que vaya a permanecer en las mismas durante cada escala.

e) A las **embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a nueve metros si su propulsión es el motor**, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación, o rol de despacho o dotación de buques, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 171.e) de esta ley:

1.º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 40, en una sola vez y validez indefinida.

Se abonará una única vez en el momento de su matriculación. El importe de la tasa se abonará en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el órgano competente para la matriculación de la embarcación.

2.º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.

Se abonará por día de estancia, completo o por fracción, en aguas jurisdiccionales españolas, debiendo abonarse el importe de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el puerto español en el que realice cada escala. El pago será exigible cada vez que el buque o la embarcación entre en aguas jurisdiccionales españolas y se efectuará por el periodo que vaya a permanecer en las mismas durante cada escala.



La tasa será exigible por adelantado y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada en los puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones de atraque, así como en instalaciones náutico-deportivas, que se encuentren en concesión o autorización, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En este régimen, la cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización tomando en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del **20 por ciento** en el importe de la cuota tributaria.

El órgano competente para la matriculación de las embarcaciones, despacho de rol de navegación o dotación y para la emisión de los certificados de inspección de las mismas, exigirá como requisito para ello los justificantes de haber abonado la tasa de ayudas a la navegación. Las Autoridades Portuarias exigirán la presentación de los justificantes de haber abonado la tasa, debiendo proceder, en caso contrario, a su liquidación.

Las Comunidades Autónomas, organismos portuarios dependientes o vinculados a éstas y los concesionarios o titulares de autorizaciones de puertos, dársenas e instalaciones portuarias deberán facilitar a la Autoridad Portuaria correspondiente la debida información y suministrar los datos precisos para la liquidación de esta tasa.

Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado podrán suscribir convenios con las Comunidades Autónomas y organismos portuarios dependientes o vinculados a éstas para el cobro de esta tasa.

Los valores de las cuantías básicas de la tasa de ayudas a la navegación se establecen en 0,29 € para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por las Autoridades Portuarias (A) y 0,28 € para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (C). El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio.

2. Tasa del Buque

El **hecho imponible** de esta tasa es la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de **atraque o de fondeo** que les haya sido asignado y la estancia en los mismos en las condiciones que se establezcan. Asimismo, constituye el hecho imponible de esta tasa la **prestación de los servicios comunes** de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

Son sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario, el naviero y el capitán del buque.

Son **sujetos pasivos sustitutos** de los contribuyentes (sujetos pasivos que, por imposición de la ley y en lugar del contribuyente, están obligados a cumplir la obligación tributaria principal, así como las obligaciones formales inherentes):

- a) El consignatario del buque, si éste se encuentra consignado.



b) El concesionario o autorizado, en los muelles, pantalanes e instalaciones portuarias de atraque otorgadas en concesión o autorización.

Todos los sujetos pasivos sustitutos están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al titular de la concesión o de la autorización.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir su cumplimiento a los sujetos pasivos contribuyentes del apartado. Todo ello, es sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan podido incurrir los sustitutos.

Esta tasa se devengará cuando el buque entre en las aguas de la zona de servicio del puerto.

La **cuota íntegra** de la tasa se regula en el artículo 197 TRLPEMM (entendida como el resultado de aplicar el tipo de gravamen a la base liquidable) por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la **Zona I o interior** de las aguas portuarias, excepto en el caso de atraque en dique exento, será la cantidad resultante del producto:

1. De la **centésima parte del arqueo bruto del buque** (GT, que como tal figura en el Certificado Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969), con un mínimo de 100 GT.

En el caso de que no se disponga del arqueo bruto según el Convenio Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969) se aplicará el siguiente valor estimado de arqueo bruto:

$$\text{Valor estimado de arqueo bruto} = 0,4 \times E \times M \times P$$

donde:

E = eslora total en metros.

En buques y embarcaciones, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del buque o embarcación, situados uno en la parte más a proa y el otro en la parte más a popa.

En el resto de artefactos flotantes, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del artefacto, situados en los puntos del citado artefacto más alejados entre sí. La eslora total excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la identidad estructural de la embarcación.

M = manga en metros.

En buques y embarcaciones, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del buque o embarcación situados uno en la parte más a estribor y el otro en la parte más a babor.



En el resto de artefactos flotantes, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del artefacto y paralelos a la eslora, situados en los puntos del citado artefacto más alejados entre sí.

P = puntal de trazado en metros.

Es la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de cubierta de francobordo medido en el centro del buque.

2. Por el **tiempo de estancia**, computado en periodos de una hora o fracción con un mínimo de tres (3) horas por escala y un máximo de quince (15) horas por escala cada 24 horas, y
3. Por la **cantidad resultante** de aplicar a la cuantía básica: B (1,43) o S (1,20) en el caso de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) el coeficiente corrector de la tasa del buque para la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra aprobado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 del TRLPEMM (que para 2023 es 1,09).
 - **Transporte marítimo de corta distancia (TMCD)** aquel servicio marítimo para tráfico de mercancías o pasajeros que se realiza mediante buques cuya ruta marítima discurre exclusivamente en Europa entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos 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.
 - **Servicio Marítimo** es el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga.
 - **Servicio Marítimo Regular** es el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros (o bien un conjunto de buques de distintas compañías navieras con acuerdos de explotación compartida) unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga, y además, se oferta de forma general y con publicidad a los posibles usuarios, se presta en condiciones de regularidad, con orígenes, destinos y fechas preestablecidos y con una frecuencia de al menos 24 escalas al año en el puerto correspondiente.

La calificación de servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y de servicio marítimo regular será efectuada por la Autoridad Portuaria, previa solicitud del interesado, que especificará los siguientes extremos:

- a) La relación de buques que prestarán inicialmente el servicio, identificados por su nombre y número IMO.



- b) Los puertos incluidos en el servicio.
- c) El tipo de pasaje, mercancías, elementos de transporte y unidades de carga a los que prestarán el servicio.
- d) El número de escalas y las fechas previstas en las que se prestará el servicio durante el año natural.

En caso de que la solicitud sea presentada por varias compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico prestado con regularidad mediante acuerdos de explotación compartida, deberán incluir en la solicitud, además, una declaración conjunta acreditativa de dicho acuerdo. Esta declaración deberá ser suscrita por la totalidad de las empresas navieras o de cruceros incluidas en el servicio marítimo prestado con regularidad, o por sus agentes consignatarios. Las solicitudes deberán presentarse antes de la primera escala del buque del servicio marítimo, o del servicio marítimo regular, y deberá ser renovada anualmente.

Cualquier modificación que vaya a producirse en un servicio marítimo, o servicio marítimo regular, a un determinado tipo de tráfico, deberá comunicarse previamente a la Autoridad Portuaria.

4. y los **siguientes coeficientes**, según corresponda:



a) Atraque no otorgado en concesión o autorización	
a.1. Buque atracado de costado a muelle o pantalanes	1,00
a.2. Buques atracados de punta a muelles o pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y buques fondeados.	0,80
b.1º) Atraque otorgado en concesión o autorización siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión o autorización, sea por lo menos la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad:	
b.1º.1. Buque atracado de costado a muelle o pantalanes	0,60
b.1º.2. Buques atracados de punta a muelles o pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y buques fondeados.	0,50
b.2º) Atraque o fondeado en concesión o autorización sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización	
b.2º.1. Buque atracado de costado a muelle o pantalanes	0,70
b.2º.2. Buques atracados de punta a muelles o pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y buques fondeados.	0,60
c) Atraque o fondeo en puertos en régimen concesional	0,30
d) Atraque o fondeo de buques que entran en Zona I únicamente para avituallarse, aprovisionarse o reparar, con estancia máxima de 48 horas , se aplicará un coeficiente de 0,25 a la cuota prevista en las letras a), b) y c) anteriores. Para estancia superior a 48 horas, se aplicará el régimen general que le corresponda para todo el periodo.	0,25
e) En razón de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque o fondeo situadas en la Zona 1 , bien por desarrollar el buque sus actividades fundamentalmente en el interior de la zona de servicio del puerto, bien por permanecer en el puesto de atraque, se exceptúan del régimen tarifado establecido en las letras a) y d) anteriores a los buques en estos casos:	
e.1. Buques de tráfico interior de mercancías y pasajeros exclusivamente en la zona de servicio del puerto, o en aguas marítimas interiores tales como rías o bahías	4,00
e.2. Buques destinados al dragado y al avituallamiento	4,67
e.3. Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace, fuera de un astillero	1,33
e.4. Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace en astillero:	0,50
e.5. Buques pesqueros, cuando estén en paro biológico, o cuando alguna de sus especies objetivo estén en veda, o cuando carezcan de licencia o de permiso temporal de pesca o tengan asignada una cuota anual de pesca, incluso después de haber agotado completamente dicho cupo anual.	0,45
e.6. Buques en depósito judicial	1,00
e.7. Buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes	4,67
e.8. Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practicaje y a otros servicios portuarios.	2,33
e.9. Otros buques cuya estancia sea superior a un mes, a partir de que finalice dicho periodo.	4,67
A los efectos de aplicación de lo previsto en la letra e), se considerará estancia y utilización prolongada la que sea debida a los supuestos anteriores siempre que sea superior a siete días en esa situación, salvo lo específicamente dispuesto al respecto en el último supuesto e.9). En los supuestos de buques destinados a dragados y avituallamiento y de buques destinados a los servicios de remolque, amarre, practicaje y a otros servicios portuarios, serán de aplicación los coeficientes de 4,67 y 2,33 respectivamente, desde el primer día de estancia en la Zona 1. En todos estos supuestos, el mínimo arqueo bruto del buque (GT) a considerar en el cálculo de la cuota íntegra de la tasa será de 50 GT, y el tiempo de estancia no se medirá en periodos de una hora o fracción, como es la norma general, sino en periodos de 24 horas o fracción.	



e) En razón de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque otorgado en concesión o autorización sin espacio o con espacio de agua insuficiente situadas en la Zona 1 , bien por desarrollar el buque sus actividades fundamentalmente en el interior de la zona de servicio del puerto, bien por permanecer en el puesto de atraque, se exceptúan del régimen tarifado establecido en las letras a) y d) anteriores a los buques en estos casos:	
e.1. Buques de tráfico interior de mercancías y pasajeros exclusivamente en la zona de servicio del puerto, o en aguas marítimas interiores tales como rías o bahías	2,80
e.2. Buques destinados al dragado y al avituallamiento	3,27
e.3. Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace, fuera de un astillero	0,93
e.4. Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace en astillero:	0,35
e.5. Buques pesqueros, cuando estén en paro biológico, o cuando alguna de sus especies objetivo estén en veda, o cuando carezcan de licencia o de permiso temporal de pesca o tengan asignada una cuota anual de pesca, incluso después de haber agotado completamente dicho cupo anual.	0,32
e.6. Buques en depósito judicial	0,70
e.7. Buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes	3,27
e.8. Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practicaje y a otros servicios portuarios.	1,63
e.9. Otros buques cuya estancia sea superior a un mes, a partir de que finalice dicho periodo.	3,27
A los efectos de aplicación de lo previsto en la letra e), se consideran los mismos condicionantes de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones sin atraque en concesión (siete días, cuantía básica B=1,43, 50 Gts..)	

e) En razón de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque otorgado en concesión o autorización con espacio de agua situadas en la Zona 1 , bien por desarrollar el buque sus actividades fundamentalmente en el interior de la zona de servicio del puerto, bien por permanecer en el puesto de atraque, se exceptúan del régimen tarifado establecido en las letras a) y d) anteriores a los buques en estos casos:	
e.1. Buques de tráfico interior de mercancías y pasajeros exclusivamente en la zona de servicio del puerto, o en aguas marítimas interiores tales como rías o bahías	2,40
e.2. Buques destinados al dragado y al avituallamiento	2,80
e.3. Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace, fuera de un astillero	0,80
e.4. Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace en astillero:	0,30
e.5. Buques pesqueros, cuando estén en paro biológico, o cuando alguna de sus especies objetivo estén en veda, o cuando carezcan de licencia o de permiso temporal de pesca o tengan asignada una cuota anual de pesca, incluso después de haber agotado completamente dicho cupo anual.	0,27
e.6. Buques en depósito judicial	0,60
e.7. Buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes	2,80
e.8. Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practicaje y a otros servicios portuarios.	1,40
e.9. Otros buques cuya estancia sea superior a un mes, a partir de que finalice dicho periodo.	2,80
A los efectos de aplicación de lo previsto en la letra e), se consideran los mismos condicionantes de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones sin atraque en concesión (siete días, cuantía básica B=1,43, 50 Gts..)	

En Puertos otorgados en concesión el coeficiente será de 0,30 por los coeficientes del apartado e). En el caso de la APMYRP no existen puertos otorgados en concesión.

f) La **cuota íntegra** de la tasa (resultado de aplicar el tipo de gravamen a la base liquidable) en el caso de acceso o partida de los buques hasta o desde dique seco o flotante, grada o instalación de varada, o en general por acceso sin utilización de puesto de atraque o fondeo, la cuota íntegra de la tasa será el producto de la cuantía básica (B=1,43) por el coeficiente corrector de la tasa del buque establecido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 (APMYRP 1,09 para 2022), por la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT, con un mínimo de 100 GT (aplicando todo lo relativo al CIA 1969) y por un coeficiente igual a 2,00. En estos supuestos solo cuantía básica B=1,43.

g) A los buques de Crucero Turístico (excluido tráfico de ría)	
g.1º) Con carácter general	0,70
g.2º) Cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base,	0,56
g.3º) Cuando pertenezcan a una misma compañía de cruceros, de acuerdo con la definición contenida en el TRLPEMM siempre que, en conjunto realicen al menos 12 escalas en un año como puerto base u 8 escalas si el tráfico es manifiestamente estacional (cuando todas las escalas anuales se concentran en un trimestre)	0,50
Estos coeficientes son compatibles con los de las letras a), b) y c) anteriores. En estos supuestos solo cuantía básica B=1,43.	

h) A los buques que realicen la carga o descarga de mercancías por rodadura , tales como los de tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro y ferry	
g.1º) Con carácter general	0,90
g.2º) Cuando esté integrado en un servicio marítimo regular, de acuerdo con la definición de servicio marítimo regular.	0,60
Estos coeficientes son compatibles con los de las letras a), b) y c) anteriores. Solo se puede aplicar este supuesto h) cuando sea aplicable la cuantía básica S (1,20). Es incompatible con el apartado i) siguiente.	

i) En los buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago. De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y evitar los efectos que tienen para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores del archipiélago los costes adicionales que supone la doble insularidad.	0,25
Este coeficiente es compatible con los de las letras a), b) y c) anteriores. Solo se puede aplicar este supuesto i) cuando sea aplicable la cuantía básica S (1,20). Es incompatible con el apartado h) anterior.	

j) A los buques que utilicen combustibles alternativos para su propulsión en alta mar , así como a los buques que durante su estancia en puerto utilicen combustibles alternativos o electricidad suministrada, desde muelle o bien por baterías instaladas a bordo, para la alimentación de sus motores auxiliares.	0,50
Este coeficiente es compatible con TODOS los anteriores. Este coeficiente no se aplicará a los buques que se dediquen al transporte de gas natural licuado, u otros combustibles alternativos, salvo que durante su estancia en puerto utilicen electricidad suministrada desde muelle, o por baterías instaladas a bordo, para la alimentación de sus motores auxiliares.	



La **cuota íntegra** de la tasa (resultado de aplicar el tipo de gravamen a la base liquidable) por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque **únicamente en la Zona II o exterior de las aguas portuarias**, salvo lo específicamente previsto en el artículo siguiente para buques fondeados, **será el 30 por ciento de la prevista para la ZONA I, según corresponda**. En el caso de **atraque del buque en diques exentos** en ZONA I, la cuota íntegra de la tasa del buque será el **50 por ciento de la prevista para la ZONA I, según corresponda**. No obstante, en aquellos casos en los que **el buque no realice operaciones comerciales, salvo avituallamiento, aprovisionamiento o reparación**, la tasa se devengará, en ambas situaciones, desde el **segundo día de estancia** o desde el inicio, en su caso, de las operaciones comerciales no exceptuadas. El acceso a dique seco o flotante, grada o instalación de varada se considerará operación comercial.

La **cuota íntegra** de la tasa (resultado de aplicar el tipo de gravamen a la base liquidable) por cada día natural de estancia o fracción en el supuesto de **buques fondeados en la Zona II o exterior de las aguas portuaria** será el producto de:

1. De la **centésima parte del arqueo bruto del buque** (GT, que como tal figura en el Certificado Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969), con un mínimo de 100 GT (mismas condiciones que en Zona I respecto a la aplicación del GT provisional en el supuesto de que el buque carezca de CIA 1969).
2. Por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica: B (1,43) o S (1,20) en el caso de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) el coeficiente corrector de la tasa del buque para la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra aprobado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 del TRLPEMM (que para 2023 es 1,09).
3. Y por los **siguientes coeficientes** según corresponda:

a) Buques fondeados en aguas no otorgadas en concesión o autorización	
a.1º) Con carácter general.	0,80
a.2º) Buques en reparación, siendo las reparaciones realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque y buques que realizan operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento.	0,48
a.3º) Buques que utilicen como combustible gas natural licuado, excluidos los que se dediquen al transporte de este combustible	0,50

La tasa se devengará desde el cuarto día de estancia, salvo que se hayan realizado con anterioridad operaciones comerciales distintas a las incluidas en los supuestos de las letras a) y b), en cuyo caso se devengará a partir del día de inicio de dichas operaciones.



b) Buques fondeados en aguas otorgadas en concesión o autorización	
b.1º) Con carácter general.	0,40
a.2º) Buques en reparación, siendo las reparaciones realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque y buques que realizan operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento.	0,24
a.3º) Buques que utilicen como combustible gas natural licuado, excluidos los que se dediquen al transporte de este combustible	0,5

La tasa se devengará desde el cuarto día de estancia, salvo que se hayan realizado con anterioridad operaciones comerciales distintas a las incluidas en los supuestos de las letras a) y b), en cuyo caso se devengará a partir del día de inicio de dichas operaciones.

Tiempo de estancia (Artículo 200 TRLPMM)

El tiempo de estancia se contará desde la hora en que se dé el primer cabo a punto de amarre, o se fondee el ancla, hasta el momento de largar el buque la última amarra o levar el ancla del fondo.

No obstante, a los efectos del cómputo de la estancia a la entrada en el puerto, el periodo entre las **12 horas del sábado o las 18 horas del día anterior a un festivo hasta las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo, respectivamente, computarán un máximo de cinco horas, siempre que durante dicho periodo no se hayan efectuado ningún tipo de operación comercial, incluido avituallamiento, aprovisionamiento y reparación.** Cuando el tiempo de estancia durante dicho periodo supere 5 horas, el inicio del tiempo de estancia para computar el límite máximo de 15 horas cada 24 horas se medirá a partir de las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo. El tiempo de estancia en fondeo en la Zona II se computará separadamente del que pueda corresponder a otros modos de utilización por el buque de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias. En el caso de que en la misma escala se utilicen varios atraques o puestos de fondeo situados en una misma Zona, se considerará una única estancia para toda la escala. Si de ello resultase la existencia de distintos sujetos pasivos o fueran de aplicación diferentes coeficientes para la definición de la cuota íntegra de la tasa, se repartirá el tiempo de estancia de forma proporcional a la estancia en cada atraque.

Si algún buque prolongase su estancia en su atraque o en su puesto de fondeo por encima del tiempo autorizado, la Autoridad Portuaria fijará un plazo para que lo abandone, transcurrido el cual queda obligado a largar amarras, salvo por detención, sin perjuicio de que en este caso la Autoridad Portuaria asignara otro atraque o puesto de fondeo. En caso de incumplimiento de dicha orden, la Autoridad Portuaria podrá imponer las siguientes multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario: Por cada una de las dos primeras horas o fracción, a partir de la finalización del plazo fijado para abandonar el atraque o fondeo, el importe de la tasa correspondiente a quince horas. Por cada una de las horas restantes, tres veces el importe de la tasa correspondiente a quince horas.



Reducciones por servicio marítimo y por servicio marítimo regular

En función del número de escalas en un mismo puerto y durante el año natural, del conjunto de los buques que realicen un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera o compañía de cruceros, (o bien de los buques de distintas compañías navieras que forman parte de un **servicio marítimo regular**, mediante acuerdos de explotación compartida de buques), la cuota de la tasa se multiplicará, previa solicitud del sujeto pasivo, por los siguientes coeficientes:

Servicio Marítimo	Servicio Marítimo Regular
a) Desde la escala 1 hasta la escala 12: 1,00.	a) Desde la escala 1 hasta la escala 12: 1,00.
b) Desde la escala 13 hasta la escala 26: 0,95.	b) Desde la escala 13 hasta la escala 26: 0,95.
c) Desde la escala 27 hasta la escala 52: 0,85.	c) Desde la escala 27 hasta la escala 52: 0,85.
d) Desde la escala 53 hasta la escala 104: 0,75.	d) Desde la escala 53 hasta la escala 104: 0,75.
e) Desde la escala 105 hasta la escala 156: 0,65	e) Desde la escala 105 hasta la escala 156: 0,65
f) Desde la escala 157 hasta la escala 312: 0,55	f) Desde la escala 157 hasta la escala 312: 0,55
g) Desde la escala 313 hasta la escala 365: 0,45	g) Desde la escala 313 hasta la escala 365: 0,45
h) A partir de la escala 366: 0,35.	

Las compañías navieras que tengan acuerdos de explotación compartida de sus buques, deberán acreditarlo de manera fehaciente ante la Autoridad Portuaria correspondiente. Se entienden como tales aquellos que suponen una programación conjunta de itinerarios y fechas y una utilización compartida y recíproca de buques y, en su caso, de equipamientos e infraestructuras de transporte. En este caso, también deberá acreditarse que el servicio se presta con carácter general y con publicidad a los posibles usuarios.

Bonificaciones (Artículo 245 TRLPEMM)

Para incentivar mejores prácticas medioambientales

Cuando los buques acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales, y además, la compañía naviera o, en su caso, el armador, al que pertenece el buque tenga suscrito un convenio con la Autoridad Portuaria en materia de buenas prácticas ambientales asociadas a las operaciones y a la permanencia de buques en puerto, a la cuota de la tasa del buque se aplicará una bonificación de un **5 por ciento**.

Dicho convenio deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado, cuyo cumplimiento operativo pueda ser verificado mediante un sistema de gestión medioambiental. El cumplimiento por el buque de las normas y convenios internacionales en esta materia deberá estar certificado por entidades de certificación acreditadas para ello por organismos pertenecientes a la International Accreditation Forum. El cumplimiento del convenio suscrito se acreditará por parte de la Autoridad Portuaria. No aplicable a estancias prolongadas del artículo 197.e).

Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios:

Cuando la compañía naviera o, en el caso de embarcaciones pesqueras, el armador tenga en vigor una certificación de servicios cuyo alcance comprenda todas las operaciones del buque en puerto, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, en los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la Autoridad Portuaria, y validados por Puertos del Estado en cuanto a su ajuste a los citados referenciales de calidad, a la cuota de la tasa del buque se le aplicará una bonificación de un **5 por ciento**. La certificación de servicios debe estar emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la norma UNE-EN-45011 o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión cumpla los requisitos de la misma. No aplicable a estancias prolongadas del artículo 197.e).



Para incentivar **la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos** que coadyuven al desarrollo económico y social de la zona de influencia económica de los puertos o de España en su conjunto, podrán aplicarse bonificaciones adicionales, no superiores al **40 por ciento**, a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía. Los tráficos y servicios marítimos susceptibles de esta bonificación serán los calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos para cada Autoridad Portuaria, y a propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada los tráficos y servicios marítimos sujetos a bonificación y las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto para su importe total en el ejercicio (máximo 20% conjunta por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía del último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa., teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda, así como la situación de los mercados y la posición competitiva del puerto respecto a los mismos.

En el caso de que las bonificaciones se escalen de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria liquidará las mismas al final del ejercicio en función del crecimiento real de los tráficos o servicios marítimos calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos aportados por el sujeto pasivo en el ejercicio.

Tal y como se comentó al inicio los artículos de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, disposiciones y anexos de especial interés a efectos de bonificaciones y coeficientes son los que a continuación se detallan:

Artículos 89 al 91 bonificaciones y coeficientes correctores de las AAPP.

Anexo XII. Bonificaciones previstas en los artículos 182 y 245 del TRLPEMM

Otras Bonificaciones del artículo 245) del TRLPEMM

4. Para **potenciar y consolidar el papel de España como plataforma logística internacional**, podrán aplicarse las siguientes bonificaciones a la cuota de la tasa del buque

A la tasa del buque cuando el buque atraque en una terminal de contenedores en régimen de concesión o autorización.

En función de la proporción de contenedores en régimen de tránsito marítimo (t), respecto del total de tráfico de contenedores en la terminal o en el conjunto de terminales de un determinado puerto, registrado en el último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa, estas bonificaciones no podrán ser superiores a los porcentajes que se indican en el artículo 245.4) del TRLPEMM.

En el caso de inicio de actividad de la terminal, para los dos primeros ejercicios se considerarán las estimaciones razonables de tráficos, aceptadas por la Autoridad Portuaria.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto para su importe total en el ejercicio, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda de tránsito de contenedores, así como la situación de este mercado y la posición competitiva del puerto respecto al mismo. La bonificación aprobada será de aplicación a todas las terminales de contenedores del puerto en régimen de concesión o autorización.



En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá el valor de la bonificación para esta tasa y, en su caso, las condiciones de aplicación.

Esta bonificación es incompatible con las que puedan establecerse para el mismo tipo de tráfico con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 de ese artículo.

5. Para tener en cuenta la **condición de insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad de las Islas Canarias**, se aplicarán hasta el 40 por ciento a la cuota de las tasas del buque, en los puertos de interés general del archipiélago canario y balear, así como en los puertos de Ceuta y Melilla, para todos aquellos servicios marítimos que unan estos puertos con otros puertos, salvo los situados en el mismo archipiélago.

Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración cuando sea de aplicación la cuantía básica **S** (1,20) y no es compatible con el coeficiente reductor de la tasa del buque del artículo 197.1.h) (Buques que realicen la carga o descarga de mercancías por rodadura, tales como los de tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro y ferry). No obstante, para buques tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro y ferry, los valores adoptados para esta bonificación no podrán dar lugar a que la tasa del buque sea mayor que la correspondiente a la aplicación de ese artículo.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto por su importe total en el ejercicio. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá el valor de la bonificación para cada una de las tasas y, en su caso, las condiciones de aplicación.

La navegación, **en función de su ámbito**, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

- Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.
- Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.
- Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

En función de sus **condiciones de prestación**, la navegación puede clasificarse en:

- Regular. Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.
- No regular. Navegación no regular es la que no está incluida en los términos de la letra anterior.



3. Tasa de Recepción de Residuos

Esta Tarifa viene regulada en el Artículo 132 del TRLPEMM y se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques, su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente y, en su caso, el almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona autorizada por las autoridades competentes.

A los efectos del TRLPEMM, se entiende por desechos generados por buques, todos los producidos por el buque, incluyendo los desechos relacionados con la carga, y que están regulados por los anexos I, IV, V o VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78) y por su Protocolo de 1997 que enmendaba el citado Convenio y añadía el anexo VI al mismo. Los desechos generados por buques se considerarán residuos en el sentido del párrafo a) del artículo 3 de la Ley 10/ 1998, de 21 de abril, de Residuos.

Se entiende como desechos relacionados con la carga los restos de embalajes, elementos de trincado o sujeción, y otros, que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques, que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga, según se definen en las Directrices para la aplicación del anexo V de MARPOL 73/78.

No se consideran desechos generados por buques los residuos de la carga, entendiéndose como tales los restos de cualquier material de carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanezcan una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, ni los derrames del material de carga. A los efectos del TRLPEMM no estará incluida en el servicio portuario de recepción de desechos generados por los buques, la recogida de los residuos de carga y de las sustancias que agotan la capa de ozono y los equipos que las contienen, a los que se hace referencia en el artículo 63 del TRLEPMM.

Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, habiendo obtenido la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los desechos a que se refiere este servicio y, asimismo, hayan acreditado documentalmente un compromiso de aceptación para su tratamiento o eliminación por parte del gestor destinatario.

En las prescripciones particulares del servicio se incluirán, entre otras, sin perjuicio de las que se establezcan en la licencia correspondiente, las características y condiciones técnicas que deben cumplir las operaciones e instalaciones de recepción de desechos, las cuales deberán ajustarse a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, así como los medios que deba incorporar el prestador del servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina.

El conjunto de los medios disponibles en cada puerto deberá ser el adecuado para atender las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto, sin causarles demoras innecesarias.

Con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques, las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos previsto en este artículo. Dicha tarifa, que se determinará en función de las unidades de arqueado bruto (GT) del buque y, adicionalmente, en el caso de buques de pasaje, del número de personas a bordo, dará derecho a descargar por medios de recogida terrestre en la Zona I del puerto, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos de los anexos I y V del Convenio Marpol 73/78. Las Autoridades Portuarias no podrán incentivar directa o indirectamente la limitación de los volúmenes de desechos descargados.

Si la recogida se realiza por medios marinos o tiene lugar en la Zona II del puerto, la tarifa fija será un 25 por ciento superior que la establecida para la recogida en Zona I.

Por las descargas correspondientes a los desechos de los anexos IV y VI, así como por las realizadas después del séptimo día de escala, los buques abonarán directamente al prestador del servicio la tarifa que corresponda por los volúmenes recogidos.

Los prestadores del servicio podrán convenir con sus usuarios, a su cargo, descuentos comerciales sobre la tarifa, en función, entre otros de los tipos y volúmenes anuales de los desechos entregados.

La tarifa fija a aplicar a un buque en cada escala de un puerto será la resultante del producto de la cuantía básica (R1) por los siguientes coeficientes, en función de las unidades de arqueado bruto del buque (GT):

Tramos de GT	Coeficientes	(R1)	Cuota
Buques entre 0 y 2.500 GT	1,50	80	120
Buques entre 2.501 y 25.000 GT	$6 \times 0,0001 \times \text{GT}$	80	S/GT
Buques entre 25.001 y 100.000 GT	$(1,2 \times 0,0001 \times \text{GT}) + 12$	80	S/GT
Buques de más de 100.000 GT	24	80	1920

En el caso de los buques de pasaje, tales como ferris, ropax y cruceros, a la anterior tarifa se adicionará la resultante del producto de la cuantía básica (R2) por el número de personas a bordo del buque que figura en la Declaración Única de Escala, a cuyo efecto computarán tanto los pasajeros como la tripulación.

El valor de la cuantía básica (R1) se establece en 80 euros, salvo para los buques de pasaje (NO RIA) que será de 75 euros, y el de la cuantía básica (R2) en 0,25 euros, para todas las Autoridades Portuarias. Dichos valores podrán ser revisados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, en función de la evolución de los costes del servicio en el sistema portuario.

Los volúmenes de los desechos correspondientes a los anexos I y V de MARPOL 73/78 efectivamente descargados serán abonados por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras de acuerdo con las tarifas que se establezcan en las Prescripciones Particulares del Servicio. En el caso de que la cantidad recaudada por la tarifa fija fuera superior a lo abonado, la Autoridad Portuaria podrá distribuir un porcentaje de la cantidad remanente entre los titulares de licencias del servicio para contribuir a la viabilidad del servicio en caso de demanda insuficiente.



Los criterios de distribución se incluirán en las prescripciones particulares del servicio que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios.

Las Autoridades Portuarias podrán proponer en el marco del Plan de Empresa un coeficiente corrector común a las cuantías básicas R1 y R2, que no podrá ser inferior a 1,00 ni superior a 1,30, cuando la cantidad recaudada por la Autoridad Portuaria por estos conceptos en el ejercicio anterior hubiese sido inferior a la cantidad abonada a las empresas prestadoras del servicio en dicho ejercicio. El coeficiente corrector propuesto tendrá como objeto alcanzar el equilibrio entre los ingresos y gastos de la Autoridad Portuaria asociados a la prestación del servicio, tomando en consideración la evolución de los tráficos prevista para el año en el que se aplique. En el caso de la APMYRP el coeficiente R1 es de 1,00 y el R2 es de 1,00 para 2023.

En el supuesto de que la Autoridad Portuaria no proponga un coeficiente corrector se entenderá que opta por el mantenimiento del aprobado para el ejercicio anterior o, si no se hubiera aprobado ninguno, que el valor del mismo será igual a la unidad. El coeficiente corrector definitivo para cada Autoridad Portuaria se establecerá con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos.

El pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques es obligatoria para todos los buques en cada escala que realicen en el puerto, con un máximo de una vez cada siete días, con la salvedad de las bonificaciones y exenciones recogidas en los apartados 10 y 11 de este artículo. Esta tarifa será exigible a los sujetos pasivos de la tasa del buque en las condiciones establecidas para dicha tasa.

Se aplicarán las siguientes bonificaciones a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques:

- a) Cuando el buque disponga de un **certificado de la Administración Marítima** en el que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas de los desechos correspondientes: 20 por ciento. En el caso de los buques de pasaje, el certificado distinguirá entre los desechos del anexo I y del anexo V, aplicándose la bonificación a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1 (anexo I) y/o R2 (anexo V) respectivamente en función de los certificados obtenidos.
- b) Cuando el buque que en una escala **no efectúe descarga de desechos del anexo I** acredite ante la Autoridad Portuaria, mediante un **certificado expedido por la Administración Marítima**, la entrega de los desechos de dicho anexo, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala: 50 por ciento. En el caso de los buques de pasaje, esta bonificación se aplicará únicamente a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1.



- c) Los buques que operen en **tráfico regular con escalas frecuentes y regulares**, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante **certificado expedido por la Administración Marítima**, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques de los anexos I y V, así como el pago de las tarifas correspondientes en alguno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos:

$<<100 \times [1 - (0,30/(n-1))]$ por ciento, siendo n el número medio de puertos diferentes en los que la línea marítima hace escala por cada periodo de siete días y siempre que n sea igual o mayor que 2>>

En todo caso, los buques mencionados pagarán la tarifa que les corresponda, en cada puerto que escalen, como máximo una vez cada 7 días, correspondiendo el importe total de la tarifa fija si se ha hecho descarga en ese periodo.

En el caso de los buques de pasaje, el certificado distinguirá la existencia de un plan correspondiente a los desechos del anexo I y del anexo V, aplicándose la bonificación a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1 (anexo I) y/o R2 (anexo V), respectivamente, en los puertos en los que no se produzca la descarga del desecho correspondiente.

En el supuesto c), cuando el buque posea un plan que únicamente asegure la entrega de desechos sólidos del anexo V del Convenio MARPOL 73/78, la bonificación será la tercera parte de la que le corresponde de acuerdo con lo dispuesto en dicho supuesto. Si el buque es de pasaje, la bonificación se aplicará sobre la tercera parte de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R1 y sobre el cien por cien de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R2.

En caso de que el buque posea un plan que solo asegure la entrega de desechos líquidos del anexo I, la bonificación será de las dos terceras partes. Si el buque es de pasaje, la bonificación se aplicará sobre las dos terceras partes de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R1, sin que se aplique bonificación sobre la parte de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R2.

Estarán exentos del pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen:

- a) Los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado de la Unión Europea o estando a su servicio, sólo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial.
- b) Los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria o asociadas a la realización de obras en la zona del servicio del puerto, las embarcaciones al servicio de las Administraciones públicas que tengan base en el puerto, así como las que formen parte de un servicio portuario, las dedicadas al tráfico interior y los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques, siempre que se acredite ante la Autoridad Portuaria, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque, aceptado por uno de los



prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

c) Los buques o embarcaciones de pesca fresca. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá suscribir un convenio con las cofradías de pescadores con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

d) Las embarcaciones deportivas o de recreo autorizadas para un máximo de 12 pasajeros. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá suscribir un convenio con los operadores de las dársenas o las instalaciones náutico-deportivas con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

e) Los buques que fondeen en zonas geográficas que no hayan necesitado la realización de obras de mejora y la instalación de equipos para posibilitar el fondeo.

f) Los buques inactivos y buques a flote en construcción, gran reparación, transformación o desguace.

En los casos contemplados en los apartados anteriores, no se tendrán en consideración los planes en los que intervengan instalaciones portuarias receptoras situadas en puertos extracomunitarios y que no figuren en los listados actualizados de Instalaciones de Recepción de la Organización Marítima Internacional (OMI), ni tampoco las descargas efectuadas en dichas instalaciones.

Las cantidades recaudadas con la tarifa fija contribuirán a la financiación de los costes de prestación del servicio y a promover las mejores prácticas ambientales desincentivando el vertido de desechos al mar.

A estos efectos, y a partir de un volumen mínimo de desechos descargados, la Autoridad Portuaria podrá establecer bonificaciones a la tarifa fija por cada metro cúbico de desecho que se acredite haber descargado, previo informe vinculante de Puertos del Estado y siempre que dichas bonificaciones se incorporen a la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, en un marco de competencia leal entre puertos.

4. Tasa de la mercancía

El **hecho imponible** de esta tasa consiste en la utilización por las mercancías de entrada o salida marítima, o que se transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, así como de sus elementos de transporte, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación asociados a la carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación terrestres viarios y ferroviarios, y otras instalaciones portuarias, incluyendo su estancia en las áreas de la zona de servicio habilitadas como zonas de tránsito por la Autoridad Portuaria hasta un máximo de:

a) En **operaciones de entrada o de salida marítima**, así como de tránsito marítimo y tráfico interior: **cuatro horas** desde su entrada en la zona de servicio del puerto o de su desembarque, según corresponda, para aquellas mercancías y elementos de transporte en la que los elementos rodantes que las transportan hayan formado o vayan a formar parte del transporte marítimo, y **48 horas** en los casos restantes.



b) En las operaciones de tránsito terrestre: **cuatro horas** desde su entrada en la zona de servicio del puerto.

A los efectos de esta tasa, se considerarán también mercancías que efectúan **tránsito terrestre** aquéllas que accedan a la zona de servicio del puerto por vía terrestre sin utilizar en ningún momento la vía marítima, para **someterse a procesos de transformación o de valor añadido**, y salgan también de dicha zona por vía terrestre una vez sometidas a dichos procesos, salvo que tengan como destino u origen usos complementarios o auxiliares correspondientes a zonas de actividades logísticas, o de almacenaje, o plantas de construcción y reparación naval, situadas en la zona de servicio del puerto.

Asimismo, constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

Son **sujetos pasivos** de esta tasa:

a) En el supuesto de mercancías y sus elementos de transporte de **entrada o salida marítima**, o que se transborden o se encuentren en régimen de tránsito marítimo:

1.º Con carácter solidario y en calidad de contribuyentes: el naviero, el propietario de la mercancía y el capitán del buque.

2.º En calidad de sustitutos de los anteriores:

2.º 1. El consignatario del buque o el consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía, cuando el buque o la mercancía y sus elementos de transporte se encuentren consignados.

2.º 2. El concesionario o autorizado, en terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías otorgadas en concesión o autorización.

b) En el supuesto de mercancías y sus elementos de transporte que efectúen **tránsito terrestre** o que accedan o salgan de la zona de servicio del puerto sin utilizar la vía marítima:

1.º En calidad de contribuyente: el propietario de la mercancía o, cuando lo hubiere, el transitario u operador logístico que represente la mercancía.

2.º En calidad de sustituto: el titular de la concesión o autorización que expida o reciba la mercancía, cuando la mercancía tenga por destino una instalación en concesión o autorización.

Los sustitutos designados en este precepto están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, pudiendo la Autoridad Portuaria dirigirse indistintamente a cualquiera de ellos.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan incurrido los sustitutos.

Esta tasa se devengará cuando la mercancía inicie su paso por la zona de servicio del puerto.

A los efectos del TRLPEMM, se entiende por **Terminal Marítima de Mercancías** aquella instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y transbordo marítimos, que puede incluir superficies



anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control.

La **Cuota íntegra** de la Tasa de la Mercancía:

1. En instalaciones o en **terminales marítimas de mercancías que NO estén en régimen de concesión o de autorización**, la cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:
 - a) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones exclusivamente de **entrada o salida marítima**, la cuota íntegra de la tasa se calculará de acuerdo con alguno de los siguientes regímenes:

a.1.º Régimen de estimación simplificada:

Para los vehículos que se transporten como mercancías y para las mercancías transportadas en los elementos de transporte que se relacionan a continuación, la **cuota íntegra** será el resultado de aplicar a cada elemento de transporte o a cada vehículo que se transporte como mercancía embarcado o desembarcado la cantidad obtenida como producto de los coeficientes indicados en la tabla siguiente por la cuantía básica (M=2,65) y por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 (1,12 en 2023 para la APMYRP):

Elemento de transporte tipo cargado o descargado	Coficiente	Cuota Íntegra APMYRP
Contenedor <= 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros)	10,00	29,68 €
Vehículo rígido, con caja o plataforma, de hasta 6,10 metros	10,00	29,68 €
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros)	15,00	44,52 €
Semirremolque y remolque	15,00	44,52 €
Vehículo rígido con caja o plataforma mayor de 6,10 metros	15,00	44,52 €
Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total	15,00	44,52 €
Vehículo rígido con remolque (tren de carretera)	25,00	74,2 €
Vehículos que se transporten como mercancías de hasta 2.500 kg de peso excepto para vehículos FCEV, BEV o PHEV cuyo peso será hasta 3.500 Kg	0,50	1,484 €
Vehículos que se transporten como mercancías de más de 2.500 kg de peso excepto para vehículos BEV o PHEV cuyo peso será de más de 3.500 kg	2,00	5,936 €

Los vehículos serán considerados FCEV, BEV o PHEV de acuerdo al Reglamento General de Vehículos.

A los elementos de transporte que vayan **vacíos**, a excepción de los vehículos que se transporten como mercancías:

Elemento de transporte tipo cargado o descargado	Coefficiente	Cuota Íntegra APMYRP
Contenedor <= 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros) (por unidad)	0,90	2,67 €
Vehículo rígido, con caja o plataforma, de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90	2,67 €
Plataforma de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90	2,67 €
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros) (por unidad)	1,80	5,34 €
Semirremolque y remolque (por unidad)	1,80	5,34 €
Vehículo rígido con caja o plataforma mayor de 6,10 metros (por unidad)	1,80	5,34 €
Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total (por unidad)	1,80	5,34 €
Plataforma de más de 6,10m (por unidad)	1,80	5,34 €
Cabezas tractoras (por unidad)	0,60	1,78 €
Vehículo rígido con remolque (tren de carretera) (por unidad)	2,90	8,61 €
Otros no incluidos en los conceptos anteriores (por tonelada)	0,50	1,48 €

Este régimen se aplicará a solicitud del sujeto pasivo a la totalidad de su carga transportada en elementos de transporte correspondiente a una misma operación de embarque o desembarque, en un mismo buque.

a.2.º Régimen por Grupos de Mercancías

La cuota íntegra de la tasa será el resultado de sumar las cantidades que, en su caso, resulten de los siguientes conceptos:

2.º1 Aplicar a cada **tonelada de carga embarcada o desembarcada** la resultante del producto de la cuota básica (M=2,65) por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda en virtud del artículo 166 (Para 2023 para la APMYRP 1,12), y por los coeficientes indicados en la tabla siguiente, en función del grupo al que pertenezca la mercancía conforme a lo establecido en el Anexo III del TRLPEMM:

Grupo de Mercancía	Coefficiente	Cuota Íntegra APMYRP
Grupo 1	0,16	0,47 €/tn
Grupo 2	0,27	0,80 €/tn
Grupo 3	0,43	1,28 €/tn
Grupo 4	0,72	2,14 €/tn
Grupo 5	1,00	2,97 €/tn

2.º2 Aplicar, en su caso, a **cada unidad o tonelada, embarcada o desembarcada, de envase, embalaje, contenedor**, cisterna u otro recipiente o elemento de transporte que tenga o no el carácter de perdido o efímero y que se utilice para contener las mercancías en su transporte, así como a los vehículos, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte terrestre, vacíos o no de mercancías, la resultante de multiplicar la cuantía básica (M) por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda en virtud del artículo 166 y por los coeficientes indicados en la tabla siguiente:

Elemento de transporte tipo cargado o descargado	Coefficiente	Cuota Íntegra APMYRP
Contenedor <= 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros) (por unidad)	0,90	2,67 €
Vehículo rígido, con caja o plataforma, de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90	2,67 €
Plataforma de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90	2,67 €
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros) (por unidad)	1,80	5,34 €
Semirremolque y remolque (por unidad)	1,80	5,34 €
Vehículo rígido con caja o plataforma mayor de 6,10 metros (por unidad)	1,80	5,34 €
Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total (por unidad)	1,80	5,34 €
Plataforma de más de 6,10m (por unidad)	1,80	5,34 €
Cabezas tractoras (por unidad)	0,60	1,78 €
Vehículo rígido con remolque (tren de carretera) (por unidad)	2,90	8,61 €
Otros no incluidos en los conceptos anteriores (por tonelada)	0,50	1,48 €

2.º3 Cuándo el **elemento de transporte vacío tenga la condición de mercancía** será de aplicación la cuantía que resulte de aplicar este régimen en función de su peso y del grupo a que pertenezca conforme a lo establecido en el Anexo III de esta Ley, no siendo aplicable el régimen de estimación simplificada, excepto en el caso de los vehículos que se transporten como mercancía, a los que se podrá aplicar dicho régimen de estimación simplificada.

A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a un servicio de transporte marítimo de corta distancia de carácter regular se les aplicará un coeficiente de 0,80 de la cuota del apartado a) (ver definiciones en la tasa del buque de TMCD y Servicio Marítimo regular).

En el caso de mercancías y elementos de transporte de entrada marítima, este coeficiente no será aplicable a mercancías y elementos de transporte que hayan estado en régimen de tránsito marítimo en el último puerto en que fueron embarcadas. A su vez, en el caso de mercancías y elementos de transporte de salida marítima este coeficiente no será aplicable a mercancías y elementos de transporte que vayan a estar en régimen de tránsito marítimo en el primer puerto en que vayan a ser desembarcadas.

A las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que salgan o entren de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario se les aplicará un coeficiente de 0,50.

A los efectos del TRLPEMM se define:



- **Entrada marítima de mercancías** como la operación de intercambio del modo marítimo al terrestre que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía marítima, su desembarque desde un buque o medio flotante a tierra o a un medio de transporte terrestre y salida de éstas o sus productos derivados por vía terrestre.
 - **Salida marítima de mercancías** como la operación de intercambio del modo terrestre al marítimo que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía terrestre, el embarque de éstas o sus productos derivados en un buque o medio flotante y su salida por vía marítima.
- b) Cuando se trate de **mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo**, siempre que las mercancías y sus elementos de transporte hayan sido declarados en dicho régimen, la cuota íntegra de la tasa de la mercancía en tránsito se calculará con arreglo a lo establecido en la letra a), considerando que las operaciones de tránsito equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

En estos supuestos esta tasa se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la mercancía en la descarga. Cuando en la descarga no se haya declarado en dicho régimen se aplicará lo establecido en la letra a) para cada una de las operaciones de embarque y desembarque.

A las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo se les aplicará un coeficiente de 0,25 sobre lo establecido en la letra a).

A los efectos del TRLPEMM se define:

- **Tránsito marítimo** como la operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo marítimo en que éstas son descargadas de un buque al muelle, y posteriormente vuelven a ser cargadas en otro buque, o en el mismo en distinta escala, sin haber salido de la zona de servicio del puerto.
- c) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de **trasbordo** la cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

- 1.º Entre buques que se encuentren atracados: el **50 por ciento de la cuota prevista en la letra a)**, considerando que las operaciones de trasbordo equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.
- 2.º Entre buque abarloado a otro atracado o abarloado, así como entre buques fondeados: el **30 por ciento de la cuota prevista en la letra a)**, considerando que las operaciones de trasbordo equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

En estos supuestos esta tasa se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la mercancía en la descarga. Cuando en la descarga no se haya declarado en dicho régimen se aplicará lo establecido en la letra a) para cada una de las operaciones de embarque y desembarque.

A los efectos del TRLPEMM se define:



- **Transbordo de mercancías** como la operación de transferencia directa de mercancías de un buque a otro, sin depositarse en los muelles y con presencia simultánea de ambos buques durante la operación.
- d) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de **tráfico interior marítimo** dentro de la zona de servicio de un puerto o en aguas interiores marítimas tales como una ría o bahía, la cuota íntegra será la prevista en la **letra a)**, **y se liquidará una sola vez en la operación de embarque** o desembarque.
- e) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de **tránsito terrestre**, se aplicará el **50 por ciento de la cuota prevista en la letra a)** a la mercancía y elemento de transporte que entre en la zona de servicio del puerto.

A los efectos del TRLPEMM se define:

- **Tránsito terrestre** como la operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo terrestre, en que su entrada y salida de la zona de servicio del puerto es por vía terrestre.
2. En instalaciones o en **terminales marítimas de mercancías que SI estén en régimen de concesión o de autorización**, la cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:
- a) Sin el Atraque otorgado en concesión será el 80% de la cuota del apartado 1.
- b) Con el Atraque otorgado en concesión (en la APMYRP solo Terminal Cubierta)
- 1.º En operaciones de entrada o salida marítima: el 50 por ciento de la cuota establecida en la letra a) del artículo anterior.
 - 2.º En operaciones de tránsito marítimo: el 25 por ciento de la cuota establecida para el tránsito marítimo.
 - 3.º En operaciones de transbordo: el 20 por ciento de la cuota establecida para el transbordo, siempre que, por lo menos, uno de los buques ocupe el atraque concesionado o autorizado.
 - 4.º En operaciones de tráfico interior marítimo que se realicen entre instalaciones otorgadas ambas en concesión o autorización: el 50 por ciento de la cuota establecida para tráfico interior salvo que se liquide en la instalación concesionada.
- c) En operaciones de tránsito terrestre será el 40 por ciento del tránsito terrestre, siempre que la instalación de destino de las mercancías y elementos de transporte que entran en la zona de servicio esté otorgada en concesión o autorización.



Bonificaciones (Artículo 245 TRLPEMM)

Para incentivar **la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos** que coadyuven al desarrollo económico y social de la zona de influencia económica de los puertos o de España en su conjunto, podrán aplicarse bonificaciones adicionales, no superiores al **40 por ciento**, a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía. Los tráficos y servicios marítimos susceptibles de esta bonificación serán los calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos para cada Autoridad Portuaria, y a propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada los tráficos y servicios marítimos sujetos a bonificación y las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto para su importe total en el ejercicio (máximo 20% conjunta por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía del último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa., teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda, así como la situación de los mercados y la posición competitiva del puerto respecto a los mismos. En el caso de que las bonificaciones se escalen de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria liquidará las mismas al final del ejercicio en función del crecimiento real de los tráficos o servicios marítimos calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos aportados por el sujeto pasivo en el ejercicio. bonificaciones para la tasa de la mercancía para 2022

El importe total de las bonificaciones del art. 245.3 aplicadas en el ejercicio no podrá ser superior al 20 por ciento de la recaudación anual conjunta de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en el ejercicio cerrado respecto al año de aprobación.

En ningún caso se superará el 40% de bonificación a la cuota de una misma tasa (buque, mercancía o pasaje) dentro de cada tráfico o servicio marítimo sensible, prioritario o estratégico. El efecto multiplicativo de las bonificaciones compatibles no podrá superar el 40% de bonificación a la cuota de la tasa correspondiente. La Autoridad Portuaria deberá suspender automáticamente la aplicación de estas bonificaciones una vez que se haya alcanzado el límite del importe total máximo para el ejercicio. Los tramos establecidos para las bonificaciones en la Tasa de la Mercancía se establecen para cada sujeto pasivo o sujeto pasivo sustituto.

Tal y como se comentó al inicio, los artículos de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, disposiciones y anexos de especial interés a efectos de bonificaciones y coeficientes son los que a continuación se detallan:

Artículos 89 al 91 bonificaciones y coeficientes correctores de las AAPP.

Anexo XII. Bonificaciones previstas en los artículos 182 y 245 del TRLPEMM.



5. Tasa de la Pesca Fresca

El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques o embarcaciones pesqueras en actividad, de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias, que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y su estancia en los mismos.

Asimismo, constituye el hecho imponible la utilización por la pesca fresca, la refrigerada y sus productos, que accedan al recinto portuario por vía marítima, en barco de pesca o mercante, o por vía terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias.

También forma parte del hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público. En este hecho imponible **NO** se incluye la utilización de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de embarque, desembarque, transbordo o para el movimiento horizontal de la pesca dentro de la zona de servicio del puerto, que se encontrarán sujetos, respectivamente, en su caso, a la correspondiente tarifa.

El pago de esta tasa dará derecho a que los barcos de pesca permanezcan en puerto **durante el plazo de un mes** desde su entrada, en la posición que señale la Autoridad Portuaria. Transcurrido dicho plazo se devengará la tasa al buque prevista para buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes contemplados en la letra e) del apartado 1 del artículo 197 del TRLPEMM.

En casos de inactividad forzosa por temporales, paros biológicos, vedas costeras o carencia de licencias, la Autoridad Portuaria prorrogará el plazo anterior hasta 6 meses. A partir de este plazo, y siempre que se mantengan estas circunstancias, la embarcación pesquera o buque de pesca devengará la tasa del buque prevista para buques pesqueros que estén en paro biológico, en veda o carezca de licencia, contemplados en la letra e) del apartado 1 del artículo 197 del TRLPEMM. La concurrencia de estas circunstancias deberá ser expresa e individualmente acreditada por certificaciones de la autoridad competente. En caso de que dejen de concurrir estas circunstancias o no puedan acreditarse, devengará la referida tasa del buque expresada en el párrafo anterior.

Esta tasa no será de aplicación a aquellos buques o embarcaciones pesqueras que NO efectúen en el puerto descarga de pesca fresca, refrigerada o sus productos. En este caso devengarán la tasa del buque que le corresponda desde su entrada a puerto. Es decir si no media descarga no podrá beneficiarse de la exención aunque abone la tasa.

Son **sujetos pasivos contribuyentes** de esta tasa:

a) El armador del buque o embarcación pesquera, en el caso de que la pesca fresca acceda al puerto por vía marítima.

b) El propietario de la pesca, cuando el buque sea mercante o aquélla acceda al puerto por vía terrestre.

Son sujetos pasivos sustitutos:

a) Quien, en representación del propietario de la pesca, realice la venta o la primera venta, cuando la pesca sea vendida en puerto.

b) El concesionario o autorizado, en lonjas otorgadas en concesión o autorización.

Los sustitutos están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al concesionario o autorizado. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan podido incurrir los sustitutos.

El sujeto pasivo de esta tasa repercutirá su importe en el comprador de la pesca. La repercusión deberá efectuarse mediante factura o documento análogo en la que los sujetos pasivos incluirán la expresión «Tasa de la pesca fresca al tipo de...». No procederá la repercusión de las cuotas resultantes en los supuestos de liquidación que sean consecuencia de actas de inspección.

La tasa se devengará cuando el buque o embarcación pesquera, la pesca fresca, refrigerada o sus productos inicien su paso por la zona de servicio del puerto.

La base imponible de esta tasa es el valor de mercado de la pesca o de sus productos, que se determinará de acuerdo con los siguientes criterios:

a) El obtenido por su venta en subasta en la lonja del puerto.

b) Cuando no haya sido subastada o vendida en la lonja del puerto, se determinará por el valor medio obtenido en las subastas de la misma especie realizadas ese mismo día o, en su defecto, en las del último día en que haya habido subasta de la misma especie y características.

Subsidiariamente, se utilizará el precio medio de mercado de la semana anterior acreditado por el órgano competente en la materia.

c) En el caso de que este precio no pueda fijarse en la forma determinada en los párrafos anteriores, la Autoridad Portuaria lo fijará teniendo en cuenta las condiciones habituales del mercado.

Los tipos de gravamen a aplicar son los siguientes:

Descripción de la operación	Tipo
a) Con uso de Lonja NO concesionadas ni autorizadas	
a.1) Pesca descargada por vía marítima	2,2%
a.2) Pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre	1,8%
b) Sin uso de Lonja	
b.1) Pesca descargada por vía marítima	1,8%
b.2) Pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre	1,5%
c) Con Uso de Lonja SI concesionada o autorizada	
c.1) Pesca descargada por vía marítima	0,4%
c.2) Pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre	0,3%

6. Tasa de Embarcaciones Deportivas

El **hecho imponible** de esta tasa consiste en la utilización por los buques y embarcaciones deportivas o de recreo, independientemente de sus dimensiones, de las aguas de la zona de servicio del puerto, de las redes y tomas de servicios y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado, así como la estancia en éste.

Constituye también hecho imponible de esta tasa la utilización de los muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias por los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones.

Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público. La aplicación de esta tasa requiere que la embarcación no realice transporte de mercancías y que los pasajeros no viajen en régimen de crucero o excursiones turísticas, en cuyo caso serán de aplicación la tasa del buque, la tasa del pasaje y la tasa de la mercancía, según proceda.

No está sujeta a esta tasa la utilización de instalaciones para la varada o puesta en seco de la embarcación, ni de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de puesta a flote o puesta en seco o varada de las embarcaciones, que se encontrará sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

Son **sujetos pasivos, a título de contribuyentes** y solidariamente, el propietario de la embarcación, el consignatario y el capitán o patrón de la misma.

El concesionario o autorizado, en dársenas e instalaciones portuarias deportivas otorgadas en concesión o autorización, es sujeto pasivo sustituto de los sujetos pasivos contribuyentes del apartado anterior, quedando obligado a cumplir las prestaciones materiales y formales de la obligación tributaria.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del sustituto, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

Esta tasa se devengará cuando la embarcación deportiva o de recreo entre en las aguas de la zona de servicio del puerto, o cuando se produzca la puesta a disposición del atraque o puesto de fondeo.

La **cuota íntegra** de esta tasa es la siguiente:

- a) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas situadas totalmente en la **Zona I o interior de las aguas portuarias**, la cuota íntegra de la tasa será el resultado de sumar los siguientes conceptos:
 - a.1) Por el acceso y estancia de las embarcaciones en el puesto de atraque o de fondeo, la cuota será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por el buque o la embarcación (resultado del producto de la eslora total de la misma por su manga), expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción, por la cuantía básica $E=0,124$ y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

Tipo de atraque o Fondeo	Coefficiente
Atracada de punta a pantalán y muerto, boya o ancla	1,00
Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral	2,00
Atracada de costado a muelle o pantalán	3,00
Abarloada a otra atracada de costado a muelle o pantalán u a otra abarloada	0,50
Fondeada con amarre a muerto, boya o punto fijo	0,60
Fondeada con amarre mediante medios propios	0,40

Lo que equivaldría a las siguientes Cuotas por m² y día

Tipo de atraque o Fondeo	€/m ² /día
Atracada de punta a pantalán y muerto, boya o ancla	0,124
Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral	0,248
Atracada de costado a muelle o pantalán	0,372
Abarloada a otra atracada de costado a muelle o pantalán u a otra abarloada	0,062
Fondeada con amarre a muerto, boya o punto fijo	0,0744
Fondeada con amarre mediante medios propios	0,0496

En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 50 por ciento de los señalados en el cuadro anterior.

a.2) Por **disponibilidad de servicios**, la cuota íntegra de la tasa será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por el buque o la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia completos o fracción, por el valor de la cuantía básica (E=0,124) y por los siguientes coeficientes:

Toma de agua: 0,07.

Toma de energía eléctrica: 0,10.

Los consumos de agua y energía eléctrica efectuados serán facturados con independencia de la liquidación de esta tasa.

Tipo de atraque o Fondeo	€/m ² /día
Toma de Agua	0,00868
Toma de Energía Eléctrica	0,0124

Para las embarcaciones que tengan su base en el puerto **la cuota de la tasa será el 80 por ciento de las señaladas en el a.1) y a.2).**

A los efectos de la aplicación de la tasa, son buques o embarcaciones que tienen su base en el puerto aquellas que tienen autorizada la estancia en el puerto por período igual o superior a seis meses. Son buques o embarcaciones transeúntes o de paso aquellas que tienen autorizada su estancia por un período limitado, inferior a seis meses.

El importe de la tasa aplicable **será independiente de las entradas, salidas o días de ausencia de la embarcación**, mientras tenga asignado puesto de atraque.

En dársenas o instalaciones náutico-deportivas situadas total o parcialmente en Zona II, cuando el buque o la embarcación ocupe la Zona I la cuota de la tasa será la prevista anteriormente.

Si, por el contrario, si la **embarcación ocupa la Zona II o exterior de las aguas portuarias**, la cuota de la tasa será el 30% del a.1) y del 100% del a.2). Para la a.1):

Tipo de atraque o Fondeo	€/m2/día
Atracada de punta a pantalán y muerto, boya o ancla	0,0372
Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral	0,0744
Atracada de costado a muelle o pantalán	0,1116
Abarloada a otra atracada de costado a muelle o pantalán u a otra abarloada	0,0186
Fondeada con amarre a muerto, boya o punto fijo	0,02232
Fondeada con amarre mediante medios propios	0,01488

La tasa será exigible por adelantado y para dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.º Para las embarcaciones transeúntes o de paso en el puerto la cuantía que corresponda por el período de estancia que se autorice. Si dicho período hubiera de ser ampliado, el sujeto pasivo deberá formular nueva solicitud y abonar nuevamente por adelantado el importe correspondiente al plazo ampliado.

2.º Para las embarcaciones con base en el puerto la cuantía que corresponda por períodos no inferiores a seis meses ni superiores a un año.

7. Tasa por utilización de Zona de Tránsito

7.1. Aspectos Normativos.

El hecho imponible de esta tasa consiste en la **utilización** de las **zonas de tránsito**, especialmente habilitadas como tales por la Autoridad Portuaria, y **excepcionalmente de las zonas de maniobra**, por las mercancías y elementos de transporte por un periodo superior a:

- En operaciones de entrada o de salida marítima, así como de tránsito marítimo y tráfico interior: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto o de su desembarque, según corresponda, para aquellas mercancías y elementos de transporte en la que los elementos rodantes que las transportan hayan formado o vayan a formar parte del transporte marítimo, y **48 horas** en los casos restantes.
- En las operaciones de tránsito terrestre: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto.

También están sujetos a esta tasa los **materiales, maquinarias o equipamientos** debidamente autorizados por la Autoridad Portuaria que, no teniendo la consideración de mercancías o elementos de transporte, permanezcan en la zona de servicio del puerto en **períodos continuados superiores a 24 horas**.



Asimismo, constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

A los efectos de esta tasa, se entiende por zona o zonas de tránsito aquellas especialmente habilitadas al efecto por la Autoridad Portuaria con el objeto de servir de espacio de **almacenamiento o depósito temporal de mercancías y elementos de transporte** de manera que se compatibilicen con eficiencia las distintas operaciones portuarias.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria delimitará la zona o zonas de tránsito del puerto o puertos que gestione, de conformidad con lo previsto a estos efectos en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias.

Es sujeto pasivo contribuyente el propietario de la mercancía, elemento de transporte, material, maquinaria o equipamiento.

El consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía es sujeto pasivo sustituto del contribuyente previsto en el apartado anterior, cuando la mercancía y los elementos de transporte se encuentren consignados.

El sustituto está obligado al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del sustituto, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir al sujeto pasivo contribuyente su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

Esta tasa se devengará cuando las mercancías y los elementos de transporte superen los tiempos máximos de utilización de la zona de tránsito, asociados con el pago de la tasa de la mercancía.

En el caso de materiales, maquinarias o equipamientos que no tengan la consideración de mercancías o elementos de transporte, la tasa se devengará una vez transcurrido el período de 24 horas de permanencia en la zona de servicio del puerto.

La **cuota íntegra de la tasa** será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia completos o fracción, por la cuantía básica (T=0,105) y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente, en función de la duración de la ocupación:

Estancia en días (fuera de los periodos de exención)	Coficiente
Hasta el día 7º	1
Desde el día 8.º al 15º.	3
Desde el día 16.º al 30º.	6
Desde el día 31ª al 60ª	10
A partir del 61º	20



Lo que equivale a:

Estancia en días (fuera de los periodos de exención)	€/m2/día
Hasta el día 7º	0,105
Desde el día 8.º al 15º.	0,315
Desde el día 16.º al 30º.	0,63
Desde el día 31ª al 60ª	1,05
A partir del 61º	2,1

Como superficie ocupada se adoptará la menor superficie rectangular, que contenga a la mercancía, elemento de transporte, material, maquinaria o equipamiento depositado.

La **zona de maniobra** NO podrá ser utilizada para depósito de mercancías u otros elementos **salvo autorización expresa del Director del puerto**, en cuyo caso serán de aplicación las cuantías previstas anteriormente.

A los efectos de esta tasa, se entiende como **zona de maniobra** el área **más próxima a la línea de atraque en la que se desarrollan las operaciones de carga y descarga del buque de mercancías y elementos de transporte o de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje**. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria delimitará la zona o zonas de maniobra del puerto o puertos que gestione, de conformidad con lo previsto a estos efectos en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias.

Por razones justificadas de interés general, la Autoridad Portuaria podrá exigir la retirada de las mercancías u otros elementos depositados en las zonas de tránsito y maniobra, señalando plazo suficiente para realizarla.

En caso de incumplimiento, la Autoridad Portuaria podrá imponer multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario, de un 20 por ciento de la cuota de la tasa por utilización de la zona de tránsito por cada día o fracción de retraso a partir de la fecha límite señalada por la Autoridad Portuaria para la total retirada.

Si después de cinco días desde el primer aviso la mercancía continúa sin ser retirada, la Autoridad Portuaria podrá retirarla o removerla a cargo del sujeto pasivo de dicha tasa, sin perjuicio de la multa que le corresponda por los días de retraso y de las tasas o tarifas que conlleva la nueva ubicación.

En el caso de mercancías u otros elementos declarados como abandonados, una vez concluido el proceso de subasta, la Autoridad Portuaria tendrá la prioridad en el cobro de las tasas y, en su caso, de las multas y tarifas que le corresponden generadas por dicha mercancía.

Estarán exentos de esta tasa los titulares de concesiones o autorizaciones de ocupación de dominio público portuario por la estancia de mercancías, elementos de transporte, materiales, maquinaria o equipamientos en los espacios que formen parte de dichas concesiones o autorizaciones, por los que se devenga la correspondiente tasa de ocupación.



8. Tarifas por Servicios Comerciales

De acuerdo con lo establecido en el artículo 246 del TRLPEMM, las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios comerciales que presten en régimen de concurrencia con entidades privadas, el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados y deberán contribuir a lograr el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como actuaciones discriminatorias u otras análogas.

Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio y deberán atender al cumplimiento de los objetivos fijados en el Plan de Empresa. Excepcionalmente se podrán acordar tarifas inferiores al coste del servicio en tanto subsistan supuestos de subactividad en ausencia de concurrencia con entidades privadas.

El Consejo de Administración de cada Autoridad Portuaria aprobará sus tarifas. Las tarifas comerciales actualmente vigentes han sido aprobadas por el Consejo de Administración de la APMYRP y se encuentran a disposición de los clientes previa solicitud en el correo electrónico economico@apmarin.com.