

2855 *CORRECCION de erratas de la Resolución de 20 de noviembre de 1995, de la Dirección General de Coordinación con las Haciendas Territoriales, por la que se ordena la publicación del Acuerdo 1/1995, de 15 de marzo, de modificación del método para el cálculo del coste de los servicios transferidos a las Comunidades Autónomas.*

Advertida errata en la inserción en el «Boletín Oficial del Estado» número 297, de fecha 13 de diciembre de 1995, del texto de la Resolución de 20 de noviem-

bre de 1995, de la Dirección General de Coordinación con las Haciendas Territoriales, por la que se ordena la publicación del Acuerdo 1/1995, de 15 de marzo, de modificación del método para el cálculo del coste de los servicios transferidos a las Comunidades Autónomas, se procede a su rectificación.

En el anexo 1, «Cuadros en que se plasman los resultados de las tareas previas», ha de reemplazarse el cuadro número 11, de la página 35728, por el que figura a continuación:

PERIFERIA

CUADRO N.º 11

FUNCION: CENTRAL

TAREAS	UNIDAD RESPONSABLE	APLICACION O DESTINO			
		M.º CENTRO	PUBLICO	INTERNO	O. INSTITUCIONES
REGISTRO DE DOCUMENTOS.....					
INFORMACION AL PUBLICO					
ORDENACION Y TRAMITACION EXPTEs.....					
PROPUESTA DE RESOLUCION					
RESOLUCION					
NOTIFICACIONES					
INSPECCIONES.....					
RECAUDACION DE RECURSOS.....					
ORDENACION Y GESTION DE PAGOS					
FISCALIZACION					
PROYECTOS.....					
ESTUDIOS.....					
VALORACIONES.....					
ACTOS DE LIQUIDACIONES DE DCHOS					
EXPEDICION DE DOCUMENTOS					
INFORMES.....					
CONTABILIZACION DE DATOS.....					
FORMACION PRESUPUESTOS.....					
CONTROL DE PERSONAL.....					
EJECUCION DE OBRAS.....					
ARCHIVO DE DOCUMENTOS.....					
GESTION ECONOMICA DE RECURSOS.....					
ESTADISTICA.....					
VENTA DE IMPRESOS.....					
CONFECCION DE NORMAS.....					

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

2856 *ORDEN de 30 de enero de 1996 por la que se modifica la Orden de 19 de abril de 1995 sobre aplicación de las tarifas por servicios prestados por las Autoridades Portuarias.*

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece en su artículo 70 que las tarifas por los servicios portuarios que presten las Autoridades Portuarias se actualizarán con periodicidad anual.

Dicha actualización supone para 1996 acelerar el proceso de rebaja de las tarifas iniciado durante el año 1995. La favorable evolución de la situación económica en España, debida a un incremento importante de las importaciones y exportaciones, que se ha reflejado en un crecimiento de ciertos tráficos, permitirá, gracias también a una contención estricta de los gastos, una nueva disminución de las tarifas; así, la disminución de ingresos previstos se estima en un 17 por 100 en pesetas cons-

tantes. Ello se obtiene como resultado de una decidida disminución de ingresos por la tarifa «T-3: Mercancías», que se reducen en un 31 por 100 en pesetas constantes, y del mantenimiento esencial de las cuantías de las restantes tarifas.

La estimación de la disminución de ingresos por la tarifa «T-3: Mercancías» se descompone en 3.200 millones de pesetas como resultado de eliminar los grupos séptimo y sexto; en 1.000 millones de pesetas al reclasificar a la baja un nuevo paquete de mercancías para las que la aplicación de dicha tarifa suponía una repercusión excesiva sobre su valor medio declarado en aduana, como por ejemplo el coque de petróleo y las taras o contenedores vacíos, y una rebaja de 7.000 millones de pesetas al disminuir la tarifa a aplicar a los grupos tarifarios restantes, del primero al quinto, estableciéndose una rebaja en el primero del 36 por 100, que se va reduciendo hasta casi anularse en el grupo quinto. Finalmente, estas rebajas se han de aplicar desde muy al principio del ejercicio de 1996, y a ellas se acumularán las que no se pudieron materializar durante el pasado de 1995, debido a que la entrada en vigor de la Orden de 19 de abril de 1995, que ahora se modifica, sufrió un retraso de varios meses por las dificultades habidas

para llegar a acuerdos con los diversos colectivos afectados, teniendo en cuenta las importantes modificaciones estructurales que se abordaban en dicha Orden.

Además, siguiendo las recomendaciones del Tribunal de Defensa de la Competencia, las modificaciones que se realizan por esta Orden incrementan el margen de aplicación de las tarifas por las Autoridades Portuarias con objeto de asegurar la continuidad en su estrategia comercial. Al aplicar los márgenes de modificación de las tarifas, las Autoridades Portuarias han de tener en cuenta la minoración general que supone la entrada en vigor de esta Orden en las cuentas de resultados de los próximos ejercicios, así como el incremento de rentabilidad coyuntural originado en la aplicación de las tarifas vigentes en 1995, de forma que se eviten situaciones no deseadas como consecuencia de la aplicación y supresión de bonificaciones, incompatibles con una política comercial estable tanto de la Autoridad Portuaria como de sus clientes u operadores.

También se suprime la condición de que los buques que realizan transporte de cabotaje europeo estén abandonados en un registro de los países miembros de la Unión Europea para que puedan acogerse al régimen de reciprocidad para la aplicación de la «T-1: Buques», y se les pueda aplicar el régimen simplificado previsto en la «T-3: Mercancías». Continuando con la política de facilitar el transporte marítimo dentro de la Unión Europea, se establece para dicho régimen simplificado unas tarifas por unidad de carga y se extiende su aplicación a cualquier tipo de tráfico. Otra importante modificación aprobada en esta Orden consiste en la reducción del 50 por 100 de la tarifa «T-3: Mercancías» a todas las taras de los envases, embalajes, contenedores, cisternas y otros recipientes que se utilizan para contener mercancías en su transporte. El sector pesquero tendrá asegurada una rebaja sustancial en la tarifa «T-4: Pesca fresca», cuando las instalaciones pesqueras se construyan con subvenciones de los fondos de la Unión Europea. Asimismo, se podrá aplicar a dicho sector el 50 por 100 de la recaudación de dicha tarifa «T-4» para impulsar la aplicación del Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, que posibilita que las operaciones de descarga de pesca queden excluidas del servicio público de estiba. Por otra parte, se permite la aplicación de la tarifa «T-7: Almacenaje», utilizando el tonelaje de peso, el metro cúbico de volumen, la unidad de TEU o la unidad de vehículos como base para calcular la ocupación de la superficie puesta a disposición de los usuarios con el objetivo de lograr una agilización en los procesos de facturación.

Del contenido de estas modificaciones de las tarifas se ha dado audiencia al Consejo Superior de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de España y a las Asociaciones Empresariales más representativas de los sectores afectados.

En su virtud, a propuesta de Puertos del Estado, dispongo:

Primero.—Modificación de la parte dispositiva de la Orden de 19 de abril de 1993 sobre aplicación de las tarifas por los servicios prestados por las Autoridades Portuarias.

1. Se modifican los apartados segundo y quinto de la Orden de 19 de abril de 1995 sobre aplicación de las tarifas por los servicios prestados por las Autoridades Portuarias, que quedan redactados de la siguiente forma:

«Segundo.—Las Autoridades Portuarias aprobarán las tarifas de los servicios anteriormente mencionados dentro de los límites que se establecen en esta Orden, de acuerdo con los criterios siguientes:

a) Las Autoridades Portuarias que alcancen una rentabilidad, tal como se define en la letra f de este mismo apartado segundo, superior al 3 por 100 en el ejercicio de 1995, podrán establecer modificaciones aplicables en el ejercicio 1996 a cualquiera de las tarifas T-1, T-2 y T-3 establecidas en esta Orden, con los límites y condiciones siguientes:

La disminución de la rentabilidad obtenida en el ejercicio de 1995 que se habría producido de haberse aplicado a los ingresos básicos de dicho ejercicio las modificaciones aplicables por las Autoridades Portuarias para 1996, no superará el 35 por 100. Se entenderá por ingresos básicos en 1995 los que se hubieran producido por la estricta aplicación de las tarifas básicas a los tráficos reales. En ningún caso las modificaciones de las tarifas básicas que recoge esta Orden supondrán una disminución de la rentabilidad por debajo del nivel del 3 por 100 que se estima como la rentabilidad de referencia para el sistema portuario en la situación actual de valoración de sus activos.

Las reducciones aplicables a cualquiera de estas tarifas no serán superiores al 35 por 100 y los posibles incrementos no superarán el 5 por 100.

Las reducciones de las tarifas podrán autorizarse siempre que la previsión de la suma de las aportaciones netas al fondo de contribución para 1996 y 1997, sea positiva.

La determinación de las modificaciones deberá realizarse con criterios comerciales, principalmente la captación de tráficos y el mantenimiento de los existentes, por lo que se deben descartar las reducciones generalizadas que son objeto de la política tarifaria general.

b) Las Autoridades Portuarias cuya rentabilidad, tal como se define en la letra f, no alcance el 3 por 100 en el ejercicio de 1995, podrán establecer modificaciones aplicables a alguna de las tarifas T-1, T-2 y T-3, con los límites y condiciones siguientes:

Los incrementos aplicables a cualquiera de estas tarifas no serán superiores al 5 por 100, ni las reducciones superarán el 20 por 100.

La aplicación de la totalidad de las modificaciones propuestas a los tráficos reales de 1995 supondrá incrementar la rentabilidad resultante.

c) Las Autoridades Portuarias cuya rentabilidad, tal como se define en la letra f, haya sido negativa en el ejercicio de 1995, deberán negociar con Puertos del Estado un plan de disminución de su rentabilidad negativa hasta su supresión que podrá ser plurianual y que incluirá una modificación tarifaria que no superará, ni en sus incrementos o reducciones, el límite del 10 por 100 respecto de las cuantías básicas.

d) Los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias, en aplicación de lo dispuesto en la letra n) del número 3 del artículo 40 de la Ley 27/1992, podrán autorizar libremente las reducciones o incrementos a que se refieren los apartados anteriores, teniendo en cuenta los límites y criterios expuestos, bien con carácter general o bien a puertos, tráficos, operaciones o mercancías concretas, sin necesidad de aplicar dichas reducciones o incrementos a la totalidad de la tarifa contemplada. Sin embargo, no podrán aplicarse reducciones al tráfico movido por puertos construidos por particulares en régimen de concesión (en concreto: Carboneras y San Ciprián), ni al de crudos de petróleo, de gas natural, de mineral de hierro,

salvo autorización expresa de la Secretaría General para los Servicios de Transportes, previo informe de Puertos del Estado, ello por la incidencia de los ingresos derivados de estos tráficos en la determinación de las aportaciones al Fondo de Contribución del conjunto del sistema portuario.

e) Las tarifas "T-5: Embarcaciones deportivas y de recreo" y "T-6: Grúas de pórtico" que figuran en el anejo I, tendrán el carácter de límite mínimo de la tarifa. En el caso de la T-5, las Autoridades Portuarias podrán establecer tarifas superiores teniendo en cuenta la oferta de instalaciones náutico-deportivas existente en el entorno y sus precios, los servicios que se prestan, las condiciones de centralidad urbana de las instalaciones ofrecidas y la demanda existente. En el caso de la T-6 podrán subir esta tarifa hasta un máximo del 10 por 100.

f) A los efectos de la aplicación de las reducciones o incrementos a las cuantías aplicables de las tarifas, se entiende por rentabilidad el resultado del ejercicio, excluidos los beneficios y pérdidas extraordinarios procedentes del inmovilizado material e inmaterial, los ingresos extraordinarios por reversión de concesiones y los resultados (gastos e ingresos) correspondientes al Fondo de Contribución, dividido por el valor del inmovilizado material e inmaterial neto afecto a la explotación, medio del ejercicio. Debe entenderse como "afecto a la explotación" todo el inmovilizado excepto el que se encuentre en curso, aunque a estos efectos podrá éste incorporarse, total o parcialmente, con antelación a su puesta en servicio, y así se notifica a Puertos del Estado. Como estimación del valor "medio del ejercicio" podrá tomarse la media aritmética de los valores netos a 1 de enero y a 31 de diciembre del ejercicio.

En el cálculo de rentabilidad establecido en el párrafo anterior no se tendrá en cuenta el efecto que, sobre el valor de los activos y las dotaciones para amortizaciones, pudiese derivarse, en su caso, del proceso general de nueva valoración de los activos del sistema portuario que está en proceso de desarrollo.

A los efectos del cálculo de rentabilidad se utilizarán datos económicos del cierre contable provisional o de la previsión de éste cuando no se disponga de los del cierre definitivo.

g) Las Autoridades Portuarias remitirán a Puertos del Estado, debidamente documentados, los acuerdos adoptados sobre las reducciones o incrementos que se proponen aplicar a las tarifas con arreglo a esta Orden, para que se compruebe el cumplimiento de las condiciones exigidas y se tome conocimiento de las tarifas que se aplican en cada puerto.»

«Quinto.—Se aprueba el nuevo Repertorio de Clasificación de Mercancías para la aplicación de la tarifa "T-3: Mercancías", que figura en el anexo.»

2. Queda derogado el apartado tercero de la Orden de 19 de abril de 1995 sobre aplicación de las tarifas por los servicios prestados por las Autoridades Portuarias.

Segundo.—Modificación del anejo I de la Orden de 19 de abril de 1995. Reglas generales.

Las reglas generales que se indican de las incluidas en el Anejo I de la Orden de 19 de abril de 1995 sobre aplicación de las tarifas por los servicios prestados por las Autoridades Portuarias, quedan modificadas en la forma que a continuación se expresa:

1. «0. Determinación, aprobación, publicación y facturación de las tarifas».

a) Se añade en su número 2, inmediatamente después del primer párrafo, lo siguiente:

«Además, las Autoridades Portuarias, podrán a lo largo del ejercicio acordar nuevas bonificaciones o incrementos a determinados tráficos para materializar su estrategia comercial siempre que se cumplan los requisitos del apartado segundo y los trámites y plazos establecidos en esta Orden.»

b) Se incorpora un nuevo número 4:

«4. Las facturas emitidas por la Autoridad Portuaria estarán estructuradas de forma que permitan una fácil interpretación de los conceptos (tarifa básica, bonificaciones, recargos, unidades facturadas, etc.) que conducen al importe final de las mismas.

La Autoridad Portuaria podrá conceder una reducción de hasta el 3 por 100 en las tarifas T-2 y T-3 en aquellos tráficos de pasaje o carga cuyos datos necesarios para la facturación y estadística de este servicio portuario, así como en su caso para el despacho aduanero o para la notificación sobre buques que transportan mercancías peligrosas a que hace referencia la Directiva 93/75, sean facilitados por el operador o agente mediante sistemas de transmisión electrónica (EDI).

Para ello, Puertos del Estado, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 27 de julio de 1995 por la que se establece el modelo de declaración sumaria para el tráfico marítimo, aprobará los modelos de impresos y procedimientos que debe cumplir el operador y fijará las especificaciones a las que deberá adaptarse el protocolo y mensajes normalizados que deberán emplearse, al igual que para el caso del envío de mensajes de mercancías peligrosas.

En la determinación del porcentaje de reducción, la Autoridad Portuaria tendrá en consideración la complejidad de los documentos transmitidos electrónicamente y en particular el número de partidas incluidas en el manifiesto o declaración de carga.»

2. «IV. Arqueo bruto (GT) y calado máximo».

Se sustituye el penúltimo párrafo de su número 1 por el siguiente:

«Además, la Autoridad Portuaria, en cumplimiento del artículo 5 del Reglamento (CE) número 2979/94, del Consejo, de 21 de noviembre de 1994 ("DOCE" de 12 de diciembre de 1995; Ley 319/1), a los petroleros equipados con tanques de lastre separado, incluidos los petroleros de doble casco y los de diseño alternativo, deducirá de su arqueo bruto el arqueo de dichos tanques de lastre separado cuando así se especifique en la declaración que a este fin ha de consignarse en el apartado "Observaciones" del Certificado internacional de arqueo (1969) por el organismo competente en la expedición del mismo, o el 17 por 100 de su arqueo bruto en otro caso.»

3. «V. Exenciones».

Se modifica el párrafo segundo en los siguientes términos:

«Los buques de guerra y aeronaves militares nacionales y, en régimen de reciprocidad, los extranjeros siempre que no realicen operaciones comerciales y su visita tenga carácter oficial, de acuerdo con la Orden 25/1985 del Ministerio de Defensa, de 23 de abril ("Boletín Oficial del Estado"

de 14 de mayo), o de arribada forzosa certificada por el Capitán marítimo. Las tropas y efectos militares del Ministerio de Defensa, así como, en régimen de reciprocidad, de los ejércitos de otros países integrados con España en asociaciones o alianzas militares de carácter internacional, transportados en buques distintos de los anteriores, estarán exentos únicamente del pago de las tarifas "T-2: Pasaje" y "T-3: Mercancías".»

4. «VII. Prestación de servicios fuera del horario normal».

Queda redactada de la siguiente manera:

«La prestación de los servicios "Grúas de pórtico", "Suministros" y "Servicios diversos", en días festivos o fuera de la jornada ordinaria en los laborables, quedará supeditada a la posibilidad y conveniencia de su realización, a juicio de la Autoridad Portuaria, y serán abonados con el recargo que en cada caso corresponda, sin que en ningún caso éste pueda exceder del 25 por 100 sobre las tarifas vigentes en condiciones normales.»

5. «VIII. Plazo para el pago de tarifas y recargo por demora».

Se añade un tercer párrafo del siguiente tenor:

«Por acuerdo del Consejo de Administración dicho recargo podrá ser revisado tomando en consideración las circunstancias concretas que en cada expediente de deuda puedan concurrir.»

Tercero.—Modificación del mismo anejo I de la citada Orden de 19 de abril de 1995. Reglas particulares.

1. Tarifa «T-1: Buques». Regla cuarta, número «1. Estancias cortas».

a) El primer párrafo del apartado «E) Reducción por tipo de navegación», queda redactado de la siguiente forma:

«A los buques que realicen navegación de cabotaje con finalidad mercantil, debidamente autorizados, entre puertos españoles se les aplicará en los puertos peninsulares el 50 por 100 de la tarifa establecida; en los de Baleares, Canarias, Ceuta o Melilla se aplicará el 25 por 100.»

b) El párrafo tercero del apartado «F) Reducción por el número de escalas», se sustituye por el siguiente:

«Excepcionalmente, y para los tráficos que tengan una marcada estacionalidad, la Autoridad Portuaria podrá computar el número de escalas a los efectos de esta reducción desde el 1 de julio de 1996 hasta el 30 de junio de 1997.»

c) El último párrafo del apartado «F) Reducción por el número de escalas», se sustituye por el que se incluye a continuación:

«Las reducciones de los apartados a) y b) son incompatibles entre sí, es decir, la reducción por número de escalas aplicable a un buque es incompatible con la aplicable, en su caso, como integrante de una línea regular. La aplicación del criterio a) o b) se hará a solicitud del usuario o su representante en el plazo de 15 días desde la entrada en vigor de las tarifas, aplicándose por defecto el del apartado a). El cambio de criterio supondrá la puesta a cero en el cómputo de las escalas.»

d) Se sustituye la referencia al «año natural de 1994» contenida en el primer párrafo del apartado «G) Reducción por compromiso de calidad», por la del «año natural de 1995».

e) Se incorpora al apartado «G) Reducción por compromiso de calidad», el siguiente párrafo:

«A los buques que hayan obtenido el Certificado de Distintivo Verde (Green Award) otorgado por la Fundación Distintivo Verde (Green Award Foundation) de Rotterdam, se les aplicará también el 93 por 100 de esta tarifa. Esta bonificación es incompatible con la prevista en el párrafo anterior de este mismo apartado.»

f) Se incorpora el siguiente párrafo al apartado «H) Reducción por avituallamiento»:

«La Autoridad Portuaria podrá optar por aplicar esta tarifa con la cuantía de 10,5 pesetas por GT en cada escala a los buques citados en el párrafo anterior que operen en la zona I sin que se les pueda aplicar ningún otro tipo de bonificación o recargo y siempre que se acepten las limitaciones temporales de atraque establecidas por la Autoridad Portuaria.»

2. Tarifa «T-1: Buques». Regla quinta.—Se añade el siguiente párrafo:

«En el caso de buques cuya hora de reserva de atraque coincida con el comienzo de la primera jornada ordinaria de estiba y desestiba del lunes o del día siguiente a uno festivo, y siempre que el atraque solicitado se encuentre disponible, la Autoridad Portuaria podrá autorizar la ocupación de dicho atraque desde el día anterior, incrementando en tres horas el tiempo de facturación medido a partir de la hora de reserva. Durante este período de espera, el buque no podrá realizar operaciones de ningún tipo.»

3. Tarifa «T-1: Buques». Regla séptima.—Se incorpora el siguiente párrafo:

«Si algún barco se fondease durante una semana en la zona II o exterior de las aguas portuarias, la Autoridad Portuaria podrá aplicar, a partir del octavo día, la cuantía correspondiente a estancias prolongadas.»

4. Tarifa «T-3: Mercancías». Regla cuarta.—Esta regla quedará redactada de la siguiente forma:

«Cuarta.—La cuantía básica aplicable será para cada uno de los supuestos o modalidades siguientes, que se consideran excluyentes entre sí, la que se detalla a continuación:

a) Régimen general por partidas:

1. A los envases, embalajes, contenedores, cisternas, u otros recipientes o elementos que tengan o no el carácter de perdidos o efímeros y se utilicen para contener las mercancías en su transporte, así como los autobuses, coches, camiones y otros vehículos automóviles en régimen de carga, incluso sus remolques y semiremolques, que como tales medios de transporte terrestre se embarquen o desembarquen, vacíos o no de mercancías, se les aplicará una cuantía básica de 250 pesetas/tonelada, sin que les sea aplicable ninguna otra bonificación o recargo.

2. Al resto de las cargas se le aplicará la cuantía básica de 500 pesetas/tonelada con las reducciones e incrementos aplicables, en su caso, sucesiva y multiplicativamente:

a) Las mercancías que tengan origen y destino en puertos de la Unión Europea tendrán, en los puertos de Baleares, de Canarias, de Ceuta y de Melilla, una reducción del 50 por 100. No obstante, cuando se trate de tráfico interinsular dentro del archipiélago balear o canario se podrá aplicar el régimen simplificado contenido en la modalidad «D) Tráfico interinsular dentro del archipiélago balear o canario».

b) Las mercancías que, exclusivamente, se embarquen tendrán una reducción del 23 por 100 y las que, exclusivamente, se desembarquen un incremento del 23 por 100; no obstante, a la pesca congelada o refrigerada y desembarcada por primera vez tras su captura no se le aplicará el citado incremento siempre que la descarga, el arrastre hasta lonja o almacén y cualquier otro trabajo derivado de su manipulación se haya excluido de la consideración de servicio público en aplicación de lo establecido en el Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, y siempre que los buques pesqueros implicados se encuentren al corriente del pago de la tarifa «T-O: Señalización marítima».

A las mercancías que sean transbordadas, realicen tránsito marítimo o terrestre, no se les aplicarán ni la reducción ni el incremento anteriores.

c) Esta tarifa se aplica a la carga manipulada en condiciones adecuadas de operatividad y respeto del medio ambiente. En caso contrario, la Autoridad Portuaria podrá incrementar la tarifa hasta un 20 por 100. Los tráficos que por su especial peligrosidad, pulverulencia, volumen de operación, etc., requieran de instalaciones especiales de manipulación o almacenaje podrán ser bonificados hasta el 20 por 100 por la Autoridad Portuaria cuando tales inversiones sean realizadas por sus usuarios, operadores o concesionarios. La Autoridad Portuaria sólo podrá conceder dicha bonificación siempre que se trate de tráficos de mercancías cuya codificación en el listado del anejo II aparezca con un asterisco (*). La Autoridad Portuaria acordará con el operador el plazo durante el cual se mantendrá esta bonificación a la vista del estudio económico correspondiente.

d) Finalmente, a la cuantía básica se le aplicará una bonificación dependiendo del grupo al que pertenezca la mercancía según el repertorio de clasificación del anejo II, en el que, junto con la designación de las mercancías, éstas se identifican mediante el código de cuatro dígitos utilizado por el Sistema Armonizado de Designación y de Codificación de las Mercancías (SA) convenido internacionalmente, según la siguiente tabla:

Grupo de bonificación	Bonificación sobre cuantía básica de 500 pesetas/tonelada Porcentaje	Cuantía bonificada Pesetas/tonelada
Primero	85	75
Segundo	75	125
Tercero	60	200
Cuarto	30	350
Quinto	—	500

El usuario obligado al pago de esta tarifa deberá indicar, en la forma y plazo que la Autoridad Portuaria establezca para su liquidación, el código con el carácter añadido que en su caso le corresponda. En caso contrario, se entenderá que existe conformidad por parte de dicho usuario con la identificación de la mercancía y las bonificaciones o recargos asignados por la Autoridad Portuaria, que la establecerá en los casos en que exista duda al respecto.

Cuando un bulto, caja o contenedor contenga mercancías a las que correspondan diferentes bonificaciones, se aplicará a su totalidad la menor de ellas, salvo que aquéllas puedan clasificarse con las pruebas que presenten los interesados, en cuyo caso se aplicará a cada una la bonificación que le corresponda.

B) Régimen simplificado:

Al embarque o desembarque de mercancías en contenedores, plataformas o camiones con caja normalizada de acuerdo con normas ISO, se les podrá aplicar en lugar del régimen general por partidas, y siempre que se aplique este régimen en un puerto a la totalidad de la carga de esas características transportada por buques de un mismo naviero y que así lo autorice la Autoridad Portuaria correspondiente, el siguiente régimen simplificado aplicado a la unidad de carga:

	Pesetas/Unidad de carga		
	Con carga		Vacía
	Embarque	Desembarque	
Contenedor ≤20'	4.350	6.650	500
Contenedor ≤20'	7.160	10.840	1.000
Plataforma con contenedor ≤20'	4.650	6.950	800
Plataforma con contenedor ≤20'	7.760	11.440	1.600
Semirremolque	7.760	11.440	1.600
Camión con caja de hasta 6 metros	4.850	7.150	1.000
Camión con caja de hasta 12 metros	8.160	11.840	2.000

La opción por este régimen simplificado, que tendrá en los puertos de Baleares, de Canarias, de Ceuta y de Melilla una reducción del 50 por 100, se materializará mediante un concierto con el naviero correspondiente cuyo período de vigencia coincidirá con el de esta Orden.

C) Tráfico en régimen de tránsito internacional:

El tráfico en régimen de tránsito internacional se podrá establecer anualmente por parte de la Autoridad Portuaria, en función del volumen aportado por cada usuario, reducciones en esta tarifa en relación con el régimen general por partidas del apartado A).

En los casos particulares de tráfico de este tipo en contenedores ISO estándar, o rodado con cajas o contenedores normalizados ISO, se podrá establecer, además, la simplificación de considerar a todas las mercancías en ellos transportadas y a las cajas, contenedores o vehículos que las transportan, como incluidas en el grupo de bonificación que ponderadamente les corresponda y de un peso medio por unidad de carga. La consideración de una bonificación a la cuantía de 250 pesetas/tonelada, aplicable a las taras y de 500 pesetas/tonelada, aplicable a las cargas netas o de un peso medio de la carga neta inferior a 10 toneladas por TEU, o de 16 toneladas para los mayores de 20 pies, deberá ser especialmente comprobada por la Autoridad Portuaria y justificada, en función del tipo de mercancía transportada, ante Puertos del Estado.

Estos regímenes especiales deberán ser aprobados por Puertos del Estado. En ningún puerto podrán significar una reducción superior al 50 por 100 de la tarifa

que correspondería abonar en caso de aplicarse el régimen general por partidas del apartado A).

D) Tráfico interinsular dentro del archipiélago balear o canario:

Al embarque y al desembarque de cargas con origen y destino dentro de Baleares o Canarias se podrá aplicar en todos los puertos el siguiente régimen simplificado por unidad de carga, sin que sean de aplicación las bonificaciones e incrementos del régimen general por partidas:

	Pesetas/unidad de carga	
	Con carga	Vacía
Contenedor ≤20'	2.340	234
Contenedor ≤20'	3.510	351
Plataforma con contenedor ≤20' ...	2.475	248
Plataforma con contenedor ≤20' ...	3.465	347
Semirremolque	3.465	347
Camión con caja de hasta 6 metros.	2.565	257
Camión con caja de hasta 12 metros.	3.690	369
Furgón	1.125	113
Automóvil	325	325

En todo caso, las cargas en tránsito marítimo con destino u origen de la carga en otro puerto de una misma Autoridad Portuaria insular están exentas del pago de esta tarifa en el puerto de tránsito, siempre que hayan sido declaradas en tránsito desde el origen o cuando sea comprobable por la Autoridad Portuaria que no salen de su zona de servicio.

E) Tránsito terrestre:

Las cargas que entren y salgan del recinto portuario en régimen de tránsito internacional terrestre bajo control aduanero (TIR) sin utilizar la vía marítima abonarán la cantidad de 1.500 pesetas/vehículo.

A las cargas que entren por tierra en la zona portuaria con destino a instalaciones fabriles en concesión donde sean objeto de un proceso de transformación industrial por el propio concesionario, la Autoridad Portuaria podrá acordar reducciones de hasta un 90 por 100 en relación a la tarifa correspondiente al régimen general por partidas del apartado A).

F) Tráfico interior:

El tráfico interior, así como las mercancías y combustibles embarcados para el avituallamiento del propio barco, están sujetos al régimen tarifario que establezca la Autoridad Portuaria siempre que el buque esté situado en la zona I, o interior de las aguas portuarias. En el caso de que dicho buque esté situado en la zona II, o exterior de dichas aguas portuarias, las mercancías y combustibles de avituallamiento abonarán la tarifa correspondiente al apartado A).

5. Tarifa «T-3: Mercancías». Regla octava.—Queda redactada en los términos siguientes:

«Las cargas embarcadas, desembarcadas o transbordadas y, en general, todo tráfico que utilice instalaciones en régimen de concesión administrativa que contenga cláusulas de bonificación de la tarifa T-3:

a) Para las concesiones ya otorgadas: abonarán esta tarifa con la menor de las cuantías que resulten de:

La aplicación de las tarifas establecidas en esta Orden.

La aplicación de las tarifas en vigor en el segundo semestre de 1995, aprobadas por la Orden de 19 de abril de 1995, con la bonificación establecida en sus cláusulas concesionales, asignando a las mercancías el grupo que les correspondió según el nomenclátor recogido en el anejo II de dicha Orden.

b) Para las futuras concesiones a otorgar: abonarán esta tarifa con la cuantía básica recogida en esta Orden con una bonificación de hasta el 20 por 100.»

6. Tarifa «T-3: Mercancías». Regla novena.—Se suprime.

7. Tarifa «T-4: Pesca fresca». Regla cuarta.—Se sustituyen sus dos últimos párrafos por los tres siguientes:

«Las Autoridades Portuarias podrán aplicar hasta el 50 por 100 del importe de la recaudación obtenida por la aplicación de la tarifa T-4, al objetivo de impulsar e incentivar la aplicación del Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, previo informe vinculante de Puertos del Estado. Las empresas que se beneficien de aportaciones asignadas al objetivo anterior, deberán estar al corriente de sus obligaciones con las Autoridades Portuarias y, en concreto, del pago de la tarifa «T-0»: Señalización marítima», si se trata de armadores.

En el caso de instalaciones, muelles pesqueros o sus correspondientes lonjas, que se den en concesión a partir de la entrada en vigor de esta Orden, cada Autoridad Portuaria podrá aplicar hasta el 50 por 100 del importe de la facturación de esta tarifa para repercutir las subvenciones específicas procedentes de fondos de la Unión Europea que no hayan podido ser trasladadas al sector pesquero a través de una reducción del canon concesional.

Para las concesiones ya otorgadas, se aplicarán las tarifas con las reducciones establecidas en las correspondientes concesiones.»

8. Tarifa «T-6: Grúas de pórtico». Reglas tercera y cuarta:

a) El punto segundo de la regla tercera quedará redactado del siguiente tenor:

«La facturación se hará por horas completas o por períodos de treinta minutos.»

b) Se añade, después del cuadro contenido en la regla cuarta, el inciso siguiente:

«Cuando se facture un período de treinta minutos las cantidades anteriores se reducirán a la mitad.»

9. Tarifa «T-7: Almacenaje». Regla quinta.—Se añade el siguiente párrafo:

«La Autoridad Portuaria podrá modificar la base de la tarifa sustituyendo la unidad de medida de superficie por otra unidad física (tonelada de peso, metro cúbico de volumen, número de TEUS, número de vehículos, etc.) y de progresividad de la misma, estableciendo un importe que mantenga en equilibrio el resultado recaudatorio. Estas modificaciones deberán ser comunicadas a Puertos del Estado.»

Cuarto.—Modificación del anejo II de la Orden de 19 de abril de 1995.

Se sustituye el anejo II de la Orden de 19 de abril de 1995, sobre aplicación de las tarifas por los servicios

prestados por las Autoridades Portuarias, por el que se contiene en el anexo de esta Orden.

Quinto.—Cláusula derogatoria.

Queda derogada la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 30 de diciembre de 1987, por la que se aprueba el nuevo repertorio para la aplicación de la tarifa G-3, «Mercancías y pasajeros», del sistema portuario dependiente de la Administración del Estado.

Sexto.—Entrada en vigor.

Esta Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 30 de enero de 1996.

BORRELL FONTELLES

Ilmos. Sres. Secretario general para los Servicios de Transportes, Presidente del ente público Puertos del Estado y Presidentes de las Autoridades Portuarias.

ANEXO

El anejo II de la Orden de 19 de abril de 1995, sobre aplicación de las tarifas por los servicios prestados por las Autoridades Portuarias, queda sustituido por el siguiente:

«ANEJO II

Repertorio de clasificación de mercancías para la aplicación de la tarifa T-3 «Mercancías» (regla particular cuarta, apartado A).

La designación de las mercancías en esta tabla es orientativa, debiéndose consultar el Sistema Armonizado de Designación y de Codificación de las Mercancías (SA), y, en su caso, las notas explicativas correspondientes, en el supuesto de existir dudas al identificar alguna de ellas.

Los caracteres añadidos al citado código, cuyo significado se relaciona a continuación, sirven para designar

mercancías distintas dentro de un mismo código de mercancías:

- A) Condensados de gas natural (subpartida 2709.0010).
- B) Producidos artificialmente, butano y propano.
- D) Laminados de espesor inferior a 4,75 milímetros.
- E) Envasada.
- F) Fuel (subpartidas 2710.0071, 2710.0072, 2710.0074, 2710.0076, 2710.0077 y 2710.0078).
- G) A granel.
- H) Sin revestir.
- J) Atunes, listados o bonitos de vientre rayado, con exclusión de los hígados, huevas y lechas (subpartidas 0303.41, 0303.42, 0303.43 y 0303.49).
- K) Keroseno, gasolina y petróleo refinado (subpartidas 2710.0021, 2710.0025, 2710.0026, 2710.0027, 2710.0029, 2710.0032, 2710.0034, 2710.0036, 2710.0037, 2710.0039, 2710.0041, 2710.0045, 2710.0051, 2710.0055 y 2710.0059).
- L) Lubricantes (subpartidas 2710.0081, 2710.0083, 2710.0085, 2710.0087, 2710.0088, 2710.0089, 2710.0092, 2710.0094, 2710.0096 y 2710.0098).
- N) De procedencia natural.
- N) Naftas (subpartidas 2710.0011 y 2710.0015).
- O) Gasóleo (subpartidas 2710.0061, 2710.0065 y 2710.0069).
- Q) Coníferas y eucalipto (subpartidas 4403.2000 y 4403.9930).
- R) Revestidos o inoxidable.
- S) Laminados de espesor superior a 4,75 milímetros.
- T) Taras de contenedores y cisternas, vehículos automóviles, remolques y semirremolques, matriculados y en régimen de carga.
- V) Abastecimiento a granel de poblaciones.
- Z) Mineral de hierro de baja calidad: contenido en hierro en estado natural >50 por 100 en peso.
- 8) Aglomerados, «sinters», pelats («péllets»), briquetas y similares.
- C) Piratas de hierro tostadas (subpartida 2601.2000).
- I) Coque de petróleo sin calcinar (subpartida 2713.1100).

Código designación mercancías	Grupo de bonificación	Bonificación s/500 ptas./t. (%)	Cuantía aplicable — Pesetas/tonelada	Condiciones de manipulación (regla part. 4.ª A.2.c)	Denominación
0303J.	4	30	350	—	Animales vivos y productos del reino animal:
0101 a 0511.	5	—	500	—	Atunes. Resto.
1003/1213 a 1214.	2	75	125	—	Productos del reino vegetal:
0601 a 0604/0701 a 0714/0801 a 0814/1001 a 1109.	3	60	200	*	Cebada/Paja y forrajes.
1210 a 1212.	3	60	200	—	Plantas vivas y flores/Legumbres y hortalizas/Frutas/Cereales y sus harinas (salvo cebada).
0901 a 0910/1301 a 1404.	5	—	500	—	Oleaginosas. Café, té, yerbamate y especias/Gomas, resinas y materias trenzables. Grasas y aceites animales o vegetales:
1522.	2	75	125	—	Degrás.
1501G a 1520G.	4	30	350	—	Aceites a granel.
1501E a 1520E/1521.	5	—	500	—	Aceites envasados/Ceras. Industrias alimentarias:

Código designación mercancías	Grupo de bonificación	Bonificación s/500 ptas./t. (%)	Cuantía aplicable - Pesetas/tonelada	Condiciones de manipulación (regla part. 4.ª A.2.c)	Denominación
2201V.	0,2*1	97	15	—	Agua a granel para abastecimiento de poblaciones.
2201G.	1	85	75	—	Agua a granel.
1703/2303/2306.	2	75	125	—	Melaza/Residuos industria del almidón, pulpa de remolacha y otros/Tortas de otros aceites.
2009/2201E/Resto desde 2301 a 2309.	3	60	200	*	Jugos/Agua envasada/Residuos extracción aceite de soja y de cacahuete, otros residuos y piensos.
1701/1902/1903/2001 a 2005/2203G a 2209G.	4	30	350	*	Azúcar/Pastas/Tapioca/Conservas de legumbres u hortalizas/Líquidos alcohólicos y vinagre, a granel.
Resto desde 1601 a 2403 (incluidos 2203E a 2209E).	5	—	500	*	Resto de industria alimentaria. Minerales:
2505/2520.	0,46*1	93	35	—	A) Sal, azufre, tierras y piedras, yesos, cales y cementos:
2502/2517/2518.	0,66*1	90	50	—	Arenas naturales/Yeso. Piritas Fe sin tostar/Cantos/Dolomita.
2501/2506 a 2510 / 2513 / 2516 / 2521 / 2522 / 2523G.	1	85	75	—	Sal/Cuarzo, caolín, demás arcillas, creta, apatitos/Piedra pómez/Granito/Castinas/Cales/Cemento a granel.
2503 / 2504 / 2511 / 2512 / 2514 / 2515 / 2523E / 2529 / 2530.	2	75	125	*	Azufre/Grafito natural/Sales de baño naturales/Harinas de Si/Pizarra/Mármol/Cemento ensacado/Feldespatos/Sepiolita.
2524 a 2527.	3	60	200	*	Amianto/Mica/Esteatita/Criolita.
2519/2528.	4	30	350	*	Carbonato de Mg/Boratos.
2601Ç/2618.	0,46*1	93	35	—	B) Minerales, escorias y cenizas: Piritas de Fe tostadas/Escorias granuladas.
2601Z.	0,66*1	90	50	—	Mineral de Fe de baja calidad.
2601/2619/2621.	1	85	75	—	Mineral de Fe sin aglomerar (2601.1100)/Escorias (sin granular) siderúrgicas/Otras escorias y cenizas.
26018/2602/2607/2614.	2	75	125	—	Mineral de Fe aglomerado (2601.1200)/Minerales de Al, Pb y Ti.
2602 / 2603 / 2604 / 2608 / 2610 / 2617.	3	60	200	—	Minerales de Mn, Cu, Ni, Zn, Cr y demás.
2605 / 2609 / 2611 / 2612 / 2613 / 2615 / 2616 / 2620.	4	30	350	—	Minerales de Co, Sn, W, U, Th, Mo, Ta, V, Zr, metales preciosos y cenizas y residuos metálicos.
2701 a 2705 / 2706 / 2709 / 2710F / 2713/2714.	1	85	75	*	C) Combustibles: Carbones, sus coques y gas de agua/Alquitrán hulla/Crudos/Fuel/Coque de petróleo sin calcina/Betunes y asfaltos naturales.
2708 / 2709A / 27100 / 2710Ñ / 2711N / 2713 / 2715.	2	75	125	—	Brea y coque de brea alquitrán hulla/Condensados/Gasóleo/Naftas/Gas natural /Betún de petróleo / Mastiques y cut-backs.

Código designación mercancías	Grupo de bonificación	Bonificación s/500 ptas./t. (%)	Cuantía aplicable — Pesetas/tonelada	Condiciones de manipulación (regla part. 4.ª A.2.c)	Denominación
2707/2710k/2711B.	3	60	200	—	Aceites destilados alquitranes hulla/Keroseno, gasolina y petróleo refinado/Butano y propano.
2710/2712.	5	—	500	—	Lubricantes/Vaselina, parafina, etc.
2807/2815/2821/2836/3101 a 3105.	2	75	125	*	Industrias químicas: Acido sulfúrico/Hidróxido Na y K/Oxido e hidróxido Fe/Carbonatos y percarbonatos/Abonos.
2804 / 2809 / 2806 / 2814 / 2833 / 2834.	3	60	200	—	Gases nobles/Acidos fosfóricos/CLH/Nh4Oh/Sulfatos/Nitritos y nitratos.
Resto desde 2801 a 2851/2901 a 2902/2915 a 2918.	4	30	350	—	Resto de productos inorgánicos/Hidrocarburos/Acidos carboxílicos y sus derivados.
Resto desde 2903 a 2942/3001 a 3006/3201 a 3824.	5	—	500	—	Resto de productos orgánicos/Productos farmacéuticos/Otros derivados químicos.
3901 a 4304.	5	—	500	—	Plásticos y pieles y sus manufacturas.
4401/4402G.	1	85	75	—	Madera, carbón vegetal, corcho y sus manufacturas:
4402E/4403Q/4406.	2	75	125	—	Leña y aserrín/Carbón vegetal a granel.
4403.	3	60	200	—	Carbón vegetal envasado/Madera en bruto de coníferas y eucalipto/Tra-
4404 a 4410.	4	30	350	—	viesas.
4411 a 4602.	5	—	500	—	Madera aserrada y tableros.
4707.	3	60	200	—	Resto de madera, corcho, cestería y sus manufacturas.
4701 a 4706.	4	30	350	—	Pasta de madera, cartón-papel y aplicaciones:
4801 a 4911.	5	—	500	—	Desperdicios y desechos de papel o cartón.
5001 a 6704.	5	—	500	—	Pasta de madera y de otras materias fibrosas celulósicas.
6904/7001.	1	85	75	—	Papel y aplicaciones.
6905 a 6908.	2	75	125	—	Materias textiles y sus manufacturas.
6809 a 6903.	3	60	200	—	Manufacturas de piedra, cerámica y vidrio:
6801 a 6808/6909 a 6914/7002 a 7118.	5	—	500	—	Ladrillos cerámicos/Desperdicios y desechos de vidrio.
7204/8908.	1	85	75	—	Tejas, tubos, baldosas y losas.
7201/7203/7205.	2	75	125	—	Manufacturas de otros elementos de construcción.
7206 a 7207/7208S a 7212S/7213 a 7216/7301 a 7302.	3	60	200	—	Manufacturas de piedra/Cerámica de uso doméstico y sanitario/Vidrio y perlas.
					Metales comunes y manufacturas de estos metales y resto de secciones:
					Chatarra/Barcos y demás artefactos flotantes para desguace.
					Fundición en bruto o especular/Pre-Reducidos/Granallas y polvo.
					Lingotes y semiproductos/Laminados e>4,75 milímetros/Alambrón, barras, etc./Tablestacas y vías férreas.

Código designación mercancías	Grupo de bonificación	Bonificación s/500 ptas./t. (%)	Cuantía aplicable — Pesetas/tonelada	Condiciones de manipulación (regla part. 4.º A.2.c)	Denominación
7208D a 7212D/7217 a 7229/7303/7304H a 7306H.	4	30	350	—	Laminados e<4,75 milímetros/Resto de aceros/Tubos y perfiles huecos de fundición/Tubos y perfiles de hierro y acero sin revestir.
Resto desde 7201 a 9706 (incluidos 7304R a 7306R/9990.	5	—	500	—	Resto de manufacturas de fundición, de hierro o de acero/Paquetería. Taras:
8609T.	—	50	250	—	Taras de contenedores y cisternas, matriculados y en régimen de carga.
8704T y 8716T.	—	50	250	—	Taras de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, matriculados y en régimen de carga.
9920/9990.	5	—	500	—	Otros: Sacas de Correos/Efectos personales.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

2857 REAL DECRETO 204/1996, de 9 de febrero, sobre mejoras estructurales y modernización de las explotaciones agrarias.

La mejora de las estructuras agrarias y la modernización de las explotaciones a fin de lograr una mayor eficacia productiva y mejorar la competitividad de la agricultura son objetivos prioritarios de la política agraria española.

Estos objetivos, plasmados en la Ley 19/1995, de 4 de julio, de Modernización de las Explotaciones Agrarias, han de ser alcanzados dentro de la política estructural de la Unión Europea y por tanto, con una concepción y criterios comunitarios, sin perjuicio de abordar simultáneamente las singularidades de la agricultura española.

Consecuentemente, la presente disposición regula tanto las actuaciones acogidas a la acción común prevista por la Reglamentación comunitaria como aquellas otras que se consideran adecuadas para favorecer la solución de problemas estructurales específicamente nacionales.

El Real Decreto 1887/1991, de 30 de diciembre, sobre mejora de las estructuras agrarias, estableció y reguló un régimen de ayudas conforme a la acción común prevista en el Reglamento (CEE) 2328/91, del Consejo, de 15 de julio, relativo a la mejora de la eficacia de las estructuras agrarias. Asimismo, estableció un sistema de corresponsabilidad financiera entre la Administración General del Estado y las Administraciones de las Comunidades Autónomas.

El citado Real Decreto 1887/1991 sufrió varias modificaciones desde su entrada en vigor, así como la segregación de determinados preceptos, que se incorporaron a otras normas; todo ello, como consecuencia de modificaciones de la reglamentación comunitaria.

Por otra parte, la promulgación de la Ley 19/1995 de 4 de julio, de Modernización de las Explotaciones Agrarias, establece como referencia básica de actuación el concepto de explotación prioritaria, definida por criterios ligados al titular de la explotación y a la viabilidad económica de la misma que justifiquen la concesión de apoyos públicos de modo preferente; en concordancia con este planteamiento, la Ley preceptúa, en su artículo 7, el otorgamiento de un trato preferente a los titulares de explotaciones prioritarias en la concesión de las ayudas establecidas para la mejora de las estructuras agrarias de producción, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa comunitaria.

Asimismo, esta Ley que modifica la Ley 83/1980, de 31 de diciembre, de Arrendamientos Rústicos, reduciendo la duración mínima de los contratos de arrendamiento, faculta al Gobierno para incentivar los contratos de mayor duración cuando la explotación del arrendatario alcance o mantenga la condición de prioritaria y recoge entre sus fines el estimular la formación de explotaciones de dimensión suficiente para asegurar su viabilidad, objetivo íntimamente ligado a las medidas estructurales ya recogido en la normativa precedente, si bien con carácter transitorio, concretamente en la disposición transitoria segunda del Real Decreto 1887/1991, que establecía la posibilidad de conceder ayudas en determinados casos para la compra de tierras como medio para alcanzar la viabilidad de la explotación.

La aplicación del Real Decreto 1887/1991 ha dado resultados satisfactorios en cuanto a la mejora de las explotaciones, relevo generacional de los titulares y demás actuaciones. Sin embargo, a fin de perfeccionar algunos aspectos, incorporar nuevas líneas de ayuda y