

Entidades, vinculados o dependientes de las mismas, debe entenderse referenciada a la nueva redacción dada al artículo 48 de la Ley 7/2007, de 12 de abril del Estatuto Básico del Empleado Público de conformidad con el apartado primero de esta Disposición.

Disposición transitoria. *Aplicación de las modificaciones tributarias incluidas en la disposición final segunda «Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», a las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de dicha disposición.*

A las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la disposición final segunda de esta Ley les serán de aplicación las modificaciones establecidas en dicha disposición final en los elementos determinantes de la cuantía de las tasas de ocupación y de actividad, con la excepción de las modificaciones del régimen de bonificaciones a la cuota de la tasa de ocupación del artículo 181, introducidas por esa disposición final, que no les resultarán de aplicación.

Disposición final primera. *Modificación de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.*

El primer párrafo del artículo 53.3 queda redactado en los siguientes términos:

«En los municipios de gran población y en las Ciudades con Estatuto de Autonomía podrá asignarse, por el Pleno de la Corporación o por sus respectivas Asambleas, al ejercicio exclusivo de las funciones previstas en el párrafo b) del apartado 1 a parte de los funcionarios pertenecientes a las mismas, que tendrán la consideración de agentes de la autoridad, subordinados a los miembros de los respectivos Cuerpos de Policía Local, sin integrarse en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y de manera que ello no comporte un incremento en el número de efectivos ni en los costes de personal.»

Disposición final segunda. *Modificación 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.*

Se modifican los artículos 166, 177, 178, 181, 190 y 214 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, en el siguiente sentido:

Uno. El apartado 1 del artículo 166 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Con el objeto de que se pueda tomar en consideración la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria y garantizar el principio de autosuficiencia económico-financiera, en un marco de competencia leal entre puertos, cada Autoridad Portuaria podrá proponer en el marco del Plan de Empresa anual tres coeficientes correctores que se aplicarán respectivamente a las cuantías básicas de las tasas del buque (T-1), del pasaje (T-2) y de la mercancía (T-3), con los siguientes límites:

- a) Los coeficientes correctores propuestos no podrán ser superiores a 1,30.
- b) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que la unidad, la rentabilidad media de los tres ejercicios inmediatamente anteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, debe ser positiva.
- c) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea mayor que la unidad, la rentabilidad media de los tres ejercicios inmediatamente anteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser superior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.

d) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que 0,70, la rentabilidad media de los tres ejercicios anteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser inferior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.

e) La diferencia entre los coeficientes correctores propuestos no podrá ser mayor que 0,30.

A estos efectos se entenderá por rentabilidad media de los tres ejercicios el cociente de dividir la media de los resultados del ejercicio de los tres años correspondientes, calculados de acuerdo con lo dispuesto en la letra a) del artículo 157 de esta Ley, por la media de los activos no corrientes netos medios de dichos ejercicios, calculados de acuerdo con lo dispuesto en la letra b) del artículo 157 de esta Ley.

En el caso de que para el ejercicio de aplicación de los coeficientes correctores la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos introduzca revisiones en las cuantías básicas de las tasas de utilización, de acuerdo con lo previsto en los artículos 202, 210, 217, 229 y 235 de esta Ley, o modificaciones de los tipos de gravamen de la tasa de ocupación establecidos en el artículo 176, a los efectos del cálculo de la rentabilidad de los tres ejercicios inmediatamente anteriores, se deberá tener en cuenta el impacto que sobre los ingresos de dichos períodos hubieran tenido las revisiones y modificaciones citadas.

No obstante los límites anteriores, las Autoridades Portuarias que hayan suscrito un Convenio de Normalización Financiera, en los términos previstos en el artículo 160.3 de esta Ley, deberán aplicar en todo caso coeficientes correctores superiores a la unidad e inferiores a 1,30. Estos coeficientes correctores serán acordados por la Autoridad Portuaria con Puertos del Estado en el marco del correspondiente Plan de Empresa.»

Dos. El apartado 2 del artículo 177 tendrá la siguiente redacción:

«2. A través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, se podrá proceder a la variación de los valores aprobados cuando se justifique por variaciones en los costes o en las condiciones de demanda. Dichos elementos deberán ser evaluados con arreglo a la eficiencia económica y la buena gestión empresarial, no considerándose en ningún caso los costes asociados a la mano de obra, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industrial, cuando sean imputables a decisiones de las propias empresas o agentes económicos. Las variaciones deberán estar adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.

La actualización no será aplicable cuando, por causas imputables a la Autoridad Portuaria, la valoración de los terrenos y las aguas del puerto no hubiera sido revisada siendo procedente de conformidad con lo dispuesto en el siguiente apartado de este artículo.

La actualización del valor de los terrenos y las aguas del puerto no afectará a las concesiones y autorizaciones otorgadas, sin perjuicio de la actualización de la cuantía de la tasa conforme a lo previsto en el artículo siguiente.»

Tres. El apartado 1 del artículo 178 queda redactado en los siguientes términos:

«1. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuota íntegra de la tasa.

A través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, se podrá proceder a la variación de la cuota íntegra de la tasa, en lo que respecta a la ocupación de terrenos y aguas, cuando se justifique por variaciones en los costes o en las condiciones de demanda. Dichos elementos deberán ser evaluados con arreglo a la eficiencia económica y la buena gestión empresarial, no considerándose en ningún caso los costes asociados a la

mano de obra, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industrial, cuando sean imputables a decisiones de las propias empresas o agentes económicos. Las variaciones deberán estar adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.»

Cuatro. Se modifica la letra f) del artículo 181 y se añade una nueva letra h) en los siguientes términos:

1. La letra f) del artículo 181 tendrá la siguiente redacción:

«f) Cuando el titular de la concesión ejecute a su cargo la obra civil correspondiente a infraestructuras, rellenos, obras de consolidación y mejora del terreno, superestructuras e instalaciones destinadas a usos portuarios, por un plazo de ejecución mínimo de tres meses y superficie mínima de 1.000 metros cuadrados: el importe de esta bonificación será del 95 por ciento de la cuota de la tasa, aplicada a la liquidación correspondiente a la superficie sobre la que se realizan las obras y durante el periodo de ejecución de las mismas, hasta la fecha de su finalización establecida por la Autoridad Portuaria al aprobar el proyecto, o establecida en el título concesional, con un máximo de dos años, de conformidad con lo siguiente:

- El concesionario deberá solicitarlo antes del inicio de las obras.
- En la superficie sobre la que se ejecuten las obras no tendrá lugar actividad de explotación alguna por la que el concesionario pueda obtener beneficio económico.
- Las obras deben corresponder a un proyecto aprobado por la Autoridad Portuaria.
- El concesionario deberá estar al corriente de sus obligaciones concesionales, en especial las relativas a compromisos de inversión, abono de tasas portuarias, y en su caso compromisos de política comercial.
- El concesionario no debe hallarse en situación de impago de tasas, ni tener incoado expediente sancionador o de caducidad de la concesión o suspensión o extinción de la licencia.
- En el supuesto de que el proyecto contemple la ejecución de la obra por fases, cada una de las fases se considerará por separado a la hora de aplicar la bonificación.
- En el supuesto de que el concesionario incumpliese alguno de estos requisitos, la bonificación quedará automáticamente extinguida y el concesionario deberá abonar a la Autoridad Portuaria las cantidades bonificadas más los intereses correspondientes.»

2. Se añade una letra h) al artículo 181, que queda redactada de la manera siguiente:

«h) Cuando el objeto de la concesión consista en una terminal de manipulación de mercancías o de pasajeros y en el título concesional se disponga la realización por parte del concesionario de muelles, pantalanes, duques de alba u otras obras de atraque y amarre, así como obras de dragado de primer establecimiento asociadas con las mismas: la cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión realizada por estos conceptos, de conformidad con los siguientes criterios:

$$b = (Ca \cdot 100) / (Vt \cdot S \cdot t \cdot n) \quad (b \leq 75\%)$$

donde:

b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, aplicable desde el momento de finalización de las obras, según el plazo aprobado.

Ca = Coste de las obras establecido por la Autoridad Portuaria (€), calculado en el momento del otorgamiento de la concesión.

Vt= Valor de la superficie concesionada a efectos de la concesión de dominio público (€/m²) en el momento de otorgamiento de la concesión.

S= Superficie concesionada (m²).

t= Tipo de gravamen anual (%) fijado en el otorgamiento de la concesión.

n= Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.

En el caso de que se produzcan simultáneamente obras de relleno o de consolidación o mejora, así como obras de atraque y amarre, a cargo del concesionario, la bonificación será la suma de las obtenidas de acuerdo con lo dispuesto en los apartados a) y h) de este artículo, sin que la suma global pueda superar el 75 %.

Las bonificaciones otorgadas no serán de aplicación a las prórrogas que, en su caso, pudieran otorgarse, sin perjuicio de las nuevas bonificaciones que, eventualmente, pudieran establecerse por nuevas inversiones por estos mismos conceptos para las concesiones prorrogadas.»

Cinco. El artículo 190 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 190. *Actualización de la base imponible.*

Cuando la base imponible de la tasa no se fije en función de la cifra o del volumen de negocio, a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, se podrá proceder a la variación del tipo de gravamen cuando se justifique por variaciones en los costes o en las condiciones de demanda. Dichos elementos deberán ser evaluados con arreglo a la eficiencia económica y la buena gestión empresarial, no considerándose en ningún caso los costes asociados a la mano de obra, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industrial, cuando sean imputables a decisiones de las propias empresas o agentes económicos. Las variaciones deberán estar adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.»

Seis. Se modifica la letra a) del artículo 214 en los siguientes términos:

«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:

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) y por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166.

Elemento de transporte tipo cargado o descargado	Coefficiente
Contenedor ≤ 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros)	10,00
Vehículo rígido, con caja o plataforma, de hasta 6,10 metros	10,00
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros)	15,00
Semirremolque y remolque	15,00
Vehículo rígido con caja o plataforma mayor de 6,10 metros	15,00
Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total	15,00

Elemento de transporte tipo cargado o descargado	Coefficiente
Vehículo rígido con remolque (tren de carretera)	25,00
Vehículos que se transporten como mercancías:	
Vehículo de hasta 2.500 kg de peso	0,50
Vehículo de más de 2.500 kg de peso	2,00

A los elementos de transporte que vayan vacíos, a excepción de los vehículos que se transporten como mercancías, se les aplicará la cuota prevista en el apartado a).2.º2.

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.

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) 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, en función del grupo al que pertenezca la mercancía conforme a lo establecido en el Anexo III de esta Ley:

Grupo de mercancía	Coefficiente
Primero	0,16
Segundo	0,27
Tercero	0,43
Cuarto	0,72
Quinto	1

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
Contenedor ≤ 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros) (por unidad)	0,90
Vehículo rígido, con caja o plataforma, de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90
Plataforma de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros) (por unidad)	1,80
Semirremolque y remolque (por unidad)	1,80
Vehículo rígido, con caja o plataforma, mayor de 6,10 metros (por unidad)	1,80
Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total (por unidad)	1,80
Plataforma de más de 6,10 metros (por unidad)	1,80
Cabezas tractoras (por unidad)	0,60
Vehículo rígido con remolque (tren de carretera) (por unidad)	2,90
Otros no incluidos en los conceptos anteriores (por tonelada)	0,50

2.º3 Cuando 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.»

Disposición final tercera. *Modificación de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.*

Los párrafos f) y n) del artículo 28 de la Ley de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno quedan redactados en los siguientes términos:

«f) El incumplimiento de la obligación de destinar íntegramente los ingresos obtenidos por encima de los previstos en el presupuesto a la reducción del nivel de deuda pública de conformidad con lo previsto en el artículo 12.5 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera y el incumplimiento de la obligación del destino del superávit presupuestario a la reducción del nivel de endeudamiento neto en los términos previstos en el artículo 32 y la disposición adicional sexta de la citada Ley.

n) La no adopción en el plazo previsto del acuerdo de no disponibilidad al que se refieren los artículos 20.5.a) y 25 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, así como la no constitución del depósito previsto en el citado artículo 25 de la misma Ley, cuando así se haya solicitado.»

Disposición final cuarta. *Importaciones de productos de avituallamiento en las Islas Canarias que se destinen a su suministro a determinados buques y aeronaves.*

Serán admitidas con franquicia de derechos de importación las mercancías de terceros países, siempre que dichas mercancías se destinen a operaciones exentas del Impuesto General Indirecto Canario en virtud de lo dispuesto en el número 6.º del apartado 1 del artículo 14 de la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias.

También, en el caso de mercancías que se encuentren dentro del ámbito de aplicación del Impuesto sobre Combustibles Derivados del Petróleo, serán admitidas con franquicia de derechos de importación las procedentes de terceros países, siempre que dichas mercancías se destinen a operaciones exentas de dicho Impuesto en virtud de lo dispuesto en la letra a) del artículo 10 de la Ley 5/1986, de 28 de julio, del Impuesto Especial de la Comunidad Autónoma de Canarias sobre Combustibles Derivados del Petróleo, para los supuestos a los que se refieren las letras c) y d) del apartado 2 del artículo 11 de la misma Ley.

Disposición final quinta. *Carácter ordinario de determinadas disposiciones.*

La disposición adicional tercera. Control de entidades de Administraciones Públicas no sujetas a auditoría; la disposición adicional segunda. Medidas de apoyo al Acontecimiento de Excepcional Interés Público «Campeonato del Mundo de Vela Olímpica Santander 2014»; la disposición adicional cuarta; la disposición final tercera. Modificación de la Ley de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno; la disposición final cuarta. Importaciones de productos de avituallamiento en las Islas Canarias que se destinen a suministro a determinados buques y aeronaves; la disposición final segunda sobre «Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante» y la disposición transitoria sobre aplicación de la modificación del citado Texto Refundido a las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de dicha modificación, tienen carácter de ley ordinaria.