



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto-ley 4/2019, de 22 de febrero, del Régimen Especial de las Illes Balears.

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 47, de 23 de febrero de 2019
Referencia: BOE-A-2019-2550

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	3
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones Generales	7
Artículo 1. Objeto.	7
Artículo 2. Ámbito de aplicación.	7
Artículo 3. Cooperación y coordinación entre las Administraciones públicas.	7
TÍTULO I. Energía	8
Artículo 4. Planificación energética.	8
Artículo 5. Precios de la energía eléctrica, de los gases combustibles e hidrocarburos.	8
Artículo 6. Retribución de la actividad de producción de energía eléctrica.	8
Artículo 7. Transición energética.	8
Artículo 8. Electrificación de los puertos de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.	9
TÍTULO II. Transporte.	9
CAPÍTULO I. Transporte aéreo y marítimo de personas	9
Artículo 9. Bonificación del transporte aéreo y marítimo de personas.	9
Artículo 10. Declaración de obligación de servicio público o contratación pública del transporte aéreo y marítimo de personas.	10
CAPÍTULO II. Transporte aéreo y marítimo de mercancías y residuos	10
Artículo 11. Compensaciones al transporte aéreo y marítimo de mercancías.	10
Artículo 12. Compensaciones al transporte marítimo de residuos.	11

CAPÍTULO III. Medidas complementarias en materia portuaria y aeroportuaria	11
Artículo 13. Tasas y tarifas portuarias y aeroportuarias.	11
Artículo 14. Gestión de puertos y aeropuertos.	11
CAPÍTULO IV. Transporte terrestre	11
Artículo 15. Transporte público terrestre.	11
CAPÍTULO V. Sector náutico	11
Artículo 16. Sector náutico.	11
TÍTULO III. Factor de Insularidad de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears	12
Artículo 17. Factor de Insularidad.	12
Artículo 18. Dotación inicial y evolución dinámica del Factor de Insularidad.	12
Artículo 19. Destino del Factor de Insularidad.	12
Artículo 20. Distribución del Factor de Insularidad.	12
Artículo 21. Rendición de cuentas y transparencia.	13
<i>Disposiciones adicionales</i>	13
Disposición adicional primera. Revisión del Factor de Insularidad.	13
Disposición adicional segunda. Régimen jurídico del Factor de Insularidad.	13
Disposición adicional tercera. Actualización de referencias normativas.	13
<i>Disposiciones transitorias</i>	13
Disposición transitoria primera. Compensación del transporte aéreo y marítimo de mercancías y residuos.	13
Disposición transitoria segunda. Convenios de colaboración.	14
<i>Disposiciones derogatorias</i>	14
Disposición derogatoria única.	14
<i>Disposiciones finales</i>	14
Disposición final primera. Título competencial.	14
Disposición final segunda. Desarrollo y ejecución.	14
Disposición final tercera. Entrada en vigor.	14

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: sin modificaciones

I

La insularidad es una característica física del territorio que genera un conjunto de desequilibrios que pueden resumirse en los siguientes puntos: mayor carestía de la vida; mayores costes de producción de las empresas que se aprovisionan de *inputs* intermedios; mayor carestía de los productos energéticos; mayores costes de inversión en bienes de equipo; mayores costes de funcionamiento de la administración en la provisión de bienes públicos; menor aprovechamiento de las economías de escala; proliferación de conductas anticompetitivas en los mercados; alta dependencia de los puertos y aeropuertos, y gran vulnerabilidad ante coyunturas externas.

En este sentido, el artículo 138.1 de la Constitución Española reconoce el hecho insular como una circunstancia de particular atención que debe ser tenida en cuenta al establecer el adecuado y justo equilibrio económico entre las diversas partes del territorio español, con vista a la efectiva realización del principio de solidaridad.

De la formulación constitucional se desprenden dos efectos inmediatos: la existencia del hecho insular como un conjunto de circunstancias específicas cuya determinación se encomienda al Estado; y la conclusión de que este hecho insular debe ser atendido al formular las políticas concretas cuyo objetivo no es otro que la materialización del equilibrio económico.

Estas desventajas de la insularidad deben ser corregidas mediante la acción del Estado a fin de establecer un adecuado y justo equilibrio económico interterritorial. En este contexto se enmarca la disposición adicional sexta del Estatuto balear relativo al régimen especial insular que reconoce el hecho específico y diferencial de su insularidad.

A la vista de las normas recogidas en este real decreto-ley, resultantes de cumplir el mandato establecido en la citada disposición adicional sexta, resulta crucial que el escenario regulador descrito entre en vigor de forma inmediata, de modo que los agentes económicos puedan conocer el marco jurídico aplicable a las actividades e inversiones producidas en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, y planificar así sus decisiones empresariales teniendo en cuenta el nuevo contexto. En otros términos, concurren los requisitos constitucionales de extraordinaria y urgente necesidad, que habilitan al Gobierno para aprobar el presente real decreto-ley dentro del margen de apreciación que, en cuanto órgano de dirección política del Estado, le reconoce el artículo 86.1 de la Constitución Española (STC 142/2014, FJ 3 y STC 61/2018, FFJJ 4 y 7).

Concurren también las circunstancias que hacen necesaria una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de una ley, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia, especialmente cuando la urgencia no depende del proponente de la iniciativa (STC 68/2007, FJ 10 y STC 137/2011, FJ 7).

Finalmente, se ha producido un claro retraso en el cumplimiento del mandato estatutario contenido en la mencionada disposición adicional sexta del Estatuto balear, tras diversos proyectos y proposiciones de ley de modificación del Régimen especial vigente establecido en la Ley 30/1998, de 29 de julio, del Régimen Especial de las Illes Balears, que por diversas circunstancias vieron su tramitación caducada. En este sentido, el hecho de que una situación haya pervivido por largo tiempo no es óbice para que se haga frente a la misma por vía de la legislación de urgencia (STC 11/2002, FJ 7). El carácter estructural de una situación no impide que, en el momento actual, pueda convertirse en un supuesto de extraordinaria y urgente necesidad atendiendo a las circunstancias concurrentes (STC 137/2011, FJ 6; STC 183/2014, FJ 5; STC 47/2015, FJ 5; STC 139/2016, FJ 3 y STC 61/2018, FJ 4).

II

La Comunidad Autónoma de las Illes Balears tiene unas circunstancias específicas como consecuencia de su condición insular y plurinsular. La Comunidad Autónoma de las Illes Balears cuenta con una estructura productiva fuertemente marcada por tales circunstancias, responsable, por una parte, del dinamismo de su economía, pero, al mismo tiempo, también de sus condicionantes. La defensa de la insularidad, tanto en el ámbito estatal como en el europeo, goza de un consenso general.

Tanto el Estatuto de Autonomía de las Illes Balears de 1983 como, sobre todo, su modificación en 2007, han incidido en el reconocimiento del hecho insular y sus circunstancias con la finalidad de amparar y promover actuaciones conducentes a reducir o eliminar dichos desequilibrios.

La más relevante de dichas actuaciones ha sido la Ley 30/1998, de 29 de julio, que prevé una serie de medidas en diferentes ámbitos, las cuales, salvo en lo que respecta a las relativas al transporte, carecen de concreción y están sujetas a desarrollos normativos posteriores a cargo de comisiones mixtas integradas por representantes de la Administración General del Estado y de la Administración autonómica de las Illes Balears.

La realidad insular o plurinsular balear, y la necesidad de un tratamiento propio, se traduce principalmente en la previsión estatutaria contenida en la disposición adicional sexta del Estatuto mediante la articulación del régimen especial balear.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el proyecto de real decreto-ley analizado se ajusta a los principios de buena regulación y, en particular, a los principios de necesidad y eficiencia, existiendo fundadas razones de interés general para su aprobación, habida cuenta del retraso en la concreción y desarrollos normativos de la Ley 30/1998, de 29 de julio, del Régimen Especial de las Illes Balears, para el reconocimiento de su realidad insular o plurinsular balear.

Por otra parte, resulta evidente el principio de proporcionalidad, toda vez que las medidas contempladas en esta norma, en materia energética y de transportes y el reconocimiento del factor de insularidad, se ajustan plenamente al objetivo que pretende conseguirse mediante este instrumento, que es el mismo tratamiento que se produce en el ámbito peninsular. Asimismo, cumple los principios de seguridad jurídica ya que es coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea, asegurando su correcta incardinación y congruencia con la regulación vigente. Por lo demás, la norma es coherente con el principio de transparencia al haber cumplido estrictamente con los procedimientos exigidos en la tramitación de un decreto-ley.

Por último, las medidas contenidas en el real decreto-ley son adecuadas y proporcionadas a las necesidades que exigen su dictado, sin que a estos efectos quepa considerar que existan otras alternativas menos restrictivas o que impongan menos obligaciones a los destinatarios, más bien al contrario, tras la adopción de esta norma con rango de ley se establecerán mejoras sustanciales en el ámbito energético y de transportes y en el reconocimiento del factor de insularidad.

III

Este real decreto-ley consta de veintiún artículos, distribuidos en cuatro títulos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y tres disposiciones finales.

El título preliminar, que contiene las disposiciones generales, hace referencia, en primer lugar, al objeto, finalidad y ámbito de aplicación del real decreto-ley así como a los mecanismos de cooperación entre la Administración General del Estado y la Administración autonómica de las Illes Balears, que se articulará, esencialmente, a través de la Comisión Mixta de Economía y Hacienda prevista en el artículo 125 del Estatuto de Autonomía.

El título I contiene medidas referentes al sector energético. La Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, establece los mecanismos que deberán ser desarrollados en la reglamentación de los territorios no peninsulares, estableciendo expresamente que la normativa de desarrollo tendrá presente el fomento de energías renovables cuando sean técnicamente asumibles y supongan una reducción de costes del sistema.

De la misma manera, la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, indica que se aplicarán los criterios técnicos y de mercado para el despacho de la energía hasta la integración de estos sistemas en el mercado peninsular cuando exista una interconexión con la Península de capacidad comercial suficiente, junto con los incentivos económicos al operador del sistema para que, manteniendo la seguridad, se reduzca progresivamente el coste de generación. La normativa de desarrollo también incorporará señales de precios eficientes al consumidor para que pueda adaptar su consumo a la curva de carga de cada sistema.

Los criterios explicados en los párrafos anteriores se tuvieron en cuenta con la aprobación del Real Decreto 738/2015, de 31 de julio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica y el procedimiento de despacho en los sistemas eléctricos de los territorios no peninsulares. Este real decreto estableció el régimen administrativo de las instalaciones de producción de energía eléctrica en los territorios no peninsulares, especificando las competencias administrativas y procediendo a una reordenación de los procedimientos administrativos que afectan a las instalaciones de generación, diferenciando los procedimientos relativos a la asignación del régimen económico o a la gestión del despacho de producción, de competencia estatal; de aquellos otros necesarios para su puesta en funcionamiento, en la mayoría de los casos de competencia autonómica.

El artículo 3 del citado Real Decreto 738/2015, de 31 de julio, define los sistemas eléctricos aislados de los territorios no peninsulares y contempla que, en aquellos casos en los que se produzca una unión mediante redes eléctricas de dos o más sistemas eléctricos aislados de tal manera que se permita la integración en un único sistema, por orden del Ministro de Industria, Energía y Turismo se procederá a revisar la definición de los sistemas eléctricos aislados.

De acuerdo a lo anterior, con la aprobación de la Orden TEC/1172/2018, de 5 de noviembre, se redefinen los sistemas eléctricos aislados del territorio no peninsular de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y se modifica la metodología de cálculo del precio de adquisición de la demanda y del precio de venta de la energía en el despacho de producción de los territorios no peninsulares.

Con la presente norma, se pretende abordar una serie de cuestiones de ámbito energético necesarias en el régimen especial de las Illes Balears. En primer lugar, la planificación energética de las Illes Balears deberá considerar el hecho insular y será indicativa, excepto en la parte relativa a la red de transporte, que será vinculante. La citada planificación se realizará por la Administración General del Estado con la participación de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, sin perjuicio de las competencias autonómicas en materia de ordenación del territorio y de medio ambiente.

A su vez, el Gobierno promoverá la interconexión eléctrica entre islas, al objeto de avanzar en la integración de los sistemas eléctricos aislados (Mallorca-Menorca e Ibiza-Formentera) en un único sistema eléctrico balear mediante el refuerzo de las interconexiones eléctricas. En este sentido, con el fin de integrar el sistema eléctrico balear en el sistema eléctrico peninsular, se planificará y promoverá la ejecución de una segunda interconexión eléctrica entre Península y Baleares.

Las administraciones públicas fomentarán la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como la contaminación atmosférica, garantizando en todo caso la seguridad y calidad del suministro eléctrico.

Por otra parte, en el ámbito económico, se establece que los precios de la energía eléctrica para los consumidores acogidos a precios regulados en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears serán equivalentes a los que se establezcan, en su caso, en el territorio peninsular. Respecto a los precios del gas natural para los consumidores acogidos a precios regulados y de los gases licuados de petróleo envasados y canalizados para los que el Gobierno establezca un precio máximo de venta, serán equivalentes a los que se establezcan, en su caso, en territorio peninsular.

Se incluye una cláusula por la cual se podrá establecer un concepto retributivo adicional para cubrir la diferencia entre los costes de inversión y explotación de la actividad de producción de energía eléctrica desarrollada en los sistemas eléctricos de las Illes Balears y los ingresos de dicha actividad de producción, en los términos previstos en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.

Por lo que se refiere a la transición energética, las administraciones públicas competentes fomentarán la instalación de energías renovables para la producción eléctrica

en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, con la posibilidad de otorgar un régimen retributivo específico para nuevas instalaciones renovables en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears mediante la convocatoria de procedimientos de concurrencia competitiva.

También se abordan otros aspectos relacionados con la promoción de medidas de gestión de la demanda y de eficiencia energética.

Finalmente, se incluye la promoción de la electrificación de los puertos de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears para permitir la conexión eléctrica de barcos durante el periodo de atraque.

El título II contiene una regulación específica en materia de transporte. La insularidad conlleva unos sobrecostes de transporte para los territorios afectados, que se traduce en gastos adicionales que han de soportar los ciudadanos residentes en dichas regiones y una desventaja competitiva para las empresas radicadas en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears. Esta realidad ya supuso en su momento la puesta en marcha de un sistema de compensaciones que ahora viene a perfeccionarse, adaptándose a un nuevo entorno, en el que se pretende que esas compensaciones sean lo más próximas a los costes adicionales que realmente sufren los residentes en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.

Así se traduce, en primer término, en relación con el transporte marítimo y aéreo de personas, dotado de un régimen de bonificaciones que llegan a alcanzar el 75 por ciento de las tarifas de los trayectos directos, sean de ida o de ida y vuelta, entre la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y el resto del territorio nacional, o el régimen aplicado a las conexiones interinsulares. Y, en segundo lugar, con la necesaria garantía de que contará siempre con servicios marítimos y aéreos de calidad, que se asegurarán en su caso con la imposición de obligaciones de servicio público e incluso la celebración de contratos públicos. De esta forma, se salva la existencia en todo caso de una prestación mínima de servicios regulares, frecuencias, precios y capacidad mínima que reforzará la cohesión territorial de las islas y de éstas con la Península.

Por otro lado, se actualiza también el sistema de compensaciones al transporte aéreo y marítimo de mercancías a la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, mediante consignaciones anuales en los Presupuestos Generales del Estado y que contará con el seguimiento de una comisión mixta integrada por representantes de la Administración General del Estado y de la Administración autonómica de las Illes Balears.

Estas ayudas no olvidan las cuestiones medioambientales, incluyendo también compensaciones al transporte de residuos, mejorándose con ello su gestión ambiental correcta.

La regulación del transporte se completa con una serie de medidas complementarias en materia portuaria y aeroportuaria, que responden a la consideración de que los puertos y aeropuertos de titularidad estatal existentes en Baleares que, de conformidad con la legislación vigente, están declarados de interés general, son instrumentos esenciales para la integración económica y social de Baleares, ya que contribuyen a su conectividad, vertebración, cohesión social y desarrollo económico.

También el transporte público terrestre regular de viajeros, al que se concibe como servicio público esencial, contará con una financiación garantizada a través de los Presupuestos Generales del Estado, sin olvidar factores relevantes en las islas como es la afluencia turística.

Por último y en atención a su importancia, se crea una comisión mixta específica integrada por representantes de la Administración General del Estado y de la administración autonómica cuya finalidad será analizar las potencialidades del sector náutico en las islas.

El articulado de la ley se completa con el título III, relativo al Factor de Insularidad de las Illes Balears, que se configura como el instrumento financiero destinado a asegurar la debida compensación de las consecuencias económicas inherentes a la discontinuidad territorial que implica el hecho insular, especialmente en materia de inversión pública.

Este real decreto-ley se completa con tres disposiciones adicionales, las dos primeras relativas a cuestiones diversas vinculadas al Factor de Insularidad que, por su contenido, no encuentran perfecto acomodo en el articulado de la ley, y una tercera para indicar que cualquier referencia que se efectúe a la Ley 30/1998 que se deroga, se entiendan efectuada a las disposiciones de este real decreto-ley.

Por la disposición transitoria primera se establece el compromiso del Gobierno de promover la modificación del Reglamento UE 1407/2013, de 18 de diciembre de 2013,

relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis*, en el sentido de aumentar el límite de 200.000 euros de ayudas acumuladas por una misma empresa durante un período de tres años para el transporte de mercancías para los territorios insulares.

Por la disposición transitoria segunda, se establece que lo dispuesto en relación al Factor de Insularidad, se entenderá sin perjuicio de los convenios que, con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto-ley, puedan suscribir la Administración del Estado y la de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en el marco de lo previsto en la disposición transitoria novena del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears.

Por su parte, a través de la disposición derogatoria única, se deroga la Ley 30/1998, de 29 de julio, del Régimen Especial de las Illes Balears, y se dispone, en buena lógica, que todas las referencias contenidas en la normativa vigente a dicha ley derogada han de entenderse efectuadas al presente real decreto-ley.

Por último, mediante las disposiciones finales se recoge el título competencial al amparo del cual se dicta la norma, se faculta al Gobierno para el desarrollo reglamentario, y se fija, su entrada en vigor.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta conjunta de la Ministra de Hacienda, del Ministro de Fomento, de la Ministra de Política Territorial y Función Pública y de la Ministra para la Transición Ecológica, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 22 de febrero de 2019,

DISPONGO:

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones Generales

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de este real decreto-ley es la regulación del régimen especial de las Illes Balears previsto en la disposición adicional sexta de la Ley Orgánica 1/2007, de 28 de febrero, de reforma del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears en reconocimiento del hecho específico y diferencial de su insularidad, mediante el establecimiento de medidas de orden económico y fiscal, con especial atención a ciertos sectores o materias.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto-ley se aplicará en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, definido en el artículo 2 de su Estatuto de Autonomía.

Artículo 3. *Cooperación y coordinación entre las Administraciones públicas.*

1. La Comisión Mixta de Economía y Hacienda entre el Estado y la Comunidad Autónoma de las Illes Balears prevista en el artículo 125 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears será la encargada de hacer el seguimiento de la aplicación del régimen especial de las Illes Balears.

Asimismo, esta Comisión Mixta coordinará las comisiones interadministrativas que se constituyan al amparo de este real decreto-ley.

2. Sin perjuicio de lo anterior, por acuerdo de la Comisión Mixta a que se refiere el apartado anterior, ambas administraciones establecerán las comisiones o los mecanismos de cooperación y coordinación de carácter sectorial que consideren convenientes para la puesta en marcha, aplicación y desarrollo del régimen especial de las Illes Balears.

En particular, se creará una comisión de intercambio y análisis de datos estadísticos, que será la encargada de analizar los datos que dispongan la Administración General del Estado, la Administración autonómica de las Illes Balears y los respectivos organismos públicos competentes para el estudio y la evaluación de los costes que supone la insularidad.

La composición y el régimen de funcionamiento de esta comisión se determinarán por la Comisión Mixta de Economía y Hacienda a que se refiere el apartado 1 de este artículo.

TÍTULO I
Energía

Artículo 4. *Planificación energética.*

1. La planificación energética de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears deberá considerar el hecho insular. La realizará la Administración General del Estado con la participación de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, sin perjuicio de las competencias autonómicas en materia de ordenación del territorio y de medio ambiente.

2. El Gobierno promoverá la interconexión eléctrica entre islas, al objeto de avanzar en la integración de los sistemas eléctricos aislados (Mallorca-Menorca e Ibiza-Formentera) en un único sistema eléctrico balear mediante el refuerzo de las interconexiones eléctricas.

3. Con el fin de integrar el sistema eléctrico balear en el sistema eléctrico peninsular, el Gobierno planificará y promoverá la ejecución de una segunda interconexión eléctrica entre Península y Baleares.

4. Atendiendo a la necesidad urgente de reducir de forma significativa la emisión de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica a la vez se garantiza el suministro eléctrico, el Gobierno fomentará la sustitución tecnológica de la generación eléctrica en Illes Balears por fuentes de energía renovables y de bajas emisiones.

5. Con el fin de reducir las vulnerabilidades inherentes al transporte eléctrico en islas, y las mayores dificultades de la reparación del mismo en caso de avería, la planificación de la red de transporte en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears tendrá entre sus objetivos alcanzar niveles de seguridad y calidad de suministro equivalentes a los del sistema peninsular.

Artículo 5. *Precios de la energía eléctrica, de los gases combustibles e hidrocarburos.*

1. Los precios de la energía eléctrica para los consumidores acogidos a precios regulados coincidirán con los que se establezcan, en su caso, en el territorio peninsular.

2. Los precios del gas natural para los consumidores acogidos a precios regulados y de los gases licuados de petróleo envasados y canalizados para los que el Gobierno establezca un precio máximo de venta, coincidirán con los que se establezcan, en su caso, en territorio peninsular.

Artículo 6. *Retribución de la actividad de producción de energía eléctrica.*

1. En los términos previstos en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, el Gobierno podrá establecer un concepto retributivo adicional para cubrir la diferencia entre los costes de inversión y explotación de la actividad de producción de energía eléctrica desarrollada en los sistemas eléctricos de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y los ingresos de dicha actividad de producción.

2. Con el objetivo de reducir los costes de suministro en el sistema eléctrico balear, el Gobierno fomentará el incremento del grado de desarrollo y competencia de las actividades de producción y comercialización de energía eléctrica.

Artículo 7. *Transición energética.*

1. El Gobierno fomentará la instalación de energías renovables para la producción eléctrica en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.

2. A los efectos del párrafo anterior, el Gobierno podrá otorgar un régimen retributivo específico para nuevas instalaciones renovables en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.

3. El Estado y la Comunidad Autónoma de las Illes Balears crearán una Comisión específica con los siguientes objetivos:

- a) Promover la transición energética de la comunidad autónoma para reducir su dependencia energética exterior, así como su dependencia de los combustibles fósiles.
- b) Promover las medidas necesarias para el fomento de las energías renovables en las Illes Balears.
- c) Promover medidas de gestión de la demanda y de eficiencia energética, así como impulsar en el territorio balear los beneficios que para el conjunto de consumidores se puedan derivar de los procesos de desregulación y liberalización del sector energético.
- d) Promover medidas para fomentar la transformación, gestión y uso sostenible de la biomasa de origen autóctono, con el objetivo de reducir la dependencia energética exterior y permitir una gestión sostenible del recurso en la comunidad autónoma.
- e) Promover las medidas necesarias para la sustitución de combustibles fósiles por alternativas más limpias.
- f) Favorecer una transición justa para aquellos sectores que se vean más afectados por la transición energética.

Artículo 8. *Electrificación de los puertos de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.*

El Gobierno promoverá la electrificación de los puertos de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears para permitir la conexión eléctrica de barcos durante el periodo de atraque.

TÍTULO II

Transporte

CAPÍTULO I

Transporte aéreo y marítimo de personas

Artículo 9. *Bonificación del transporte aéreo y marítimo de personas.*

1. A los ciudadanos españoles, así como los de los demás Estados miembros de la Unión Europea o de otros Estados firmantes del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo o de Suiza, sus familiares nacionales de terceros países beneficiarios del derecho de residencia o del derecho de residencia permanente y los ciudadanos nacionales de terceros países residentes de larga duración, que acrediten su condición de residente en las Islas Baleares se les aplicará las siguientes bonificaciones:

a) En los billetes de transporte marítimo, con vigencia indefinida, para los trayectos directos, sean de ida o de ida y vuelta, entre la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y el resto del territorio nacional, el 75 por ciento de la tarifa del servicio regular, y en los viajes interinsulares será del 50 por ciento de dicha cuantía.

b) En las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros entre la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y el resto del territorio nacional, con vigencia indefinida, el 75 por ciento de la tarifa del servicio regular por cada trayecto directo de ida o de ida y vuelta, y en los viajes interinsulares el 75 por ciento de dicha cuantía.

Todo ello sin perjuicio de las bonificaciones adicionales que pueda establecer la propia Comunidad Autónoma de las Illes Balears en el marco de sus competencias en materia de transporte marítimo interinsular.

2. En el transporte aéreo a los efectos de la bonificación, del importe de la tarifa del servicio regular se deducirá la cantidad correspondiente a las prestaciones patrimoniales públicas a que se refieren las letras d), e) y f) del artículo 68.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, con independencia de que hayan sido repercutidas o no al pasajero. A tal efecto, dichas prestaciones patrimoniales aparecerán desglosadas en la documentación justificativa de los cupones de vuelo.

3. Estas bonificaciones estatales podrán ser compatibles, con las limitaciones establecidas en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, con las ayudas que puedan preverse en relación con determinados colectivos en las normas especiales que les sean de aplicación, con especial atención a las que puedan establecerse

para los equipos baleares que participen en competiciones deportivas de ámbito autonómico o estatal y para las asociaciones y entidades culturales de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears que participen en actividades de difusión e intercambio cultural que impliquen desplazamientos entre las islas o con el resto del Estado.

4. Oído el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y previo informe de la Comisión Mixta de Economía y Hacienda a que se refiere el artículo 3 de este real decreto-ley, mediante real decreto del Consejo de Ministros se podrá modificar o, en su caso, reemplazar el régimen y la cuantía de la bonificación prevista en este artículo por otro sistema de compensación. Dicha modificación nunca podrá suponer una disminución de la ayuda prestada, un deterioro en la calidad del servicio, ni de la misma podrá resultar una reducción inferior a la aplicable en el archipiélago canario.

Artículo 10. *Declaración de obligación de servicio público o contratación pública del transporte aéreo y marítimo de personas.*

1. Con el fin de garantizar las comunicaciones aéreas interinsulares y entre la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y el resto del territorio nacional, el Gobierno en el ámbito de sus competencias podrá establecer obligaciones de servicio público, con sujeción en todo caso al Derecho de la Unión Europea.

2. En todo caso, las declaraciones de obligación de servicio público o los contratos a que se refiere el apartado anterior deberán garantizar una prestación mínima de servicios regulares y de frecuencias con objeto de reforzar la cohesión territorial de las islas y de éstas con la Península, y en el transporte aéreo requisitos en materia de continuidad, regularidad de precios o capacidad mínima que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial.

3. La declaración de obligaciones de servicio público en modo aéreo supondrá la creación de una Comisión Mixta, con la presencia de representantes del Ministerio de Fomento y la comunidad autónoma, que analizarán de forma regular las condiciones de operación en las rutas.

CAPÍTULO II

Transporte aéreo y marítimo de mercancías y residuos

Artículo 11. *Compensaciones al transporte aéreo y marítimo de mercancías.*

1. Como medida correctora de los efectos de la insularidad en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, se establecerá una consignación anual en los Presupuestos Generales del Estado, referida al año natural, para financiar un sistema de compensaciones que permita abaratar el coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías interinsular y entre las Illes Balears y la Península.

Estas ayudas incluirán, como mínimo, la compensación de al menos el 65 por ciento del coste medio de flete del transporte para la exportación de productos originarios de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears o que hayan sido objeto de transformaciones que aporten valor en las islas por parte de empresas pertenecientes a los sectores preferentes que se establezcan reglamentariamente. Las ayudas se extenderán también a la importación de aquellas materias primas no energéticas necesarias para la producción de estos sectores y que no tengan suficiente producción en el mercado interior de cada isla, compensándose en este caso, como mínimo, un 60 por ciento del coste medio de flete de dicho transporte.

2. Reglamentariamente se determinará el sistema de concesión de las compensaciones, en sus diversas modalidades y conceptos, sus beneficiarios, los sectores productivos a los que será de aplicación y las tipologías de mercancías que podrán ser objeto de dichas ayudas.

En todo caso, el sistema de compensación debe garantizar su incidencia directa sobre el coste del transporte y tendrá en cuenta el principio de continuidad territorial con la Península.

3. Se creará una comisión mixta integrada por representantes de la Administración General del Estado y de la Administración autonómica de las Illes Balears que se encargará de efectuar el seguimiento y la evaluación de la aplicación del sistema de compensación

previsto en este artículo, que será oída en el procedimiento de propuesta y actualización de sectores económicos y tipos de mercancías que puedan beneficiarse de estas ayudas.

Artículo 12. *Compensaciones al transporte marítimo de residuos.*

1. El Gobierno establecerá medidas para financiar el transporte marítimo entre islas de los residuos generados en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, atendiendo a razones de economía de escala o de gestión ambientalmente correcta de los residuos.

2. A tal efecto, se establecerá reglamentariamente un mecanismo de compensación en función del tonelaje de residuos transportado, correspondiendo a la comisión mixta prevista en el artículo anterior su seguimiento y evaluación.

CAPÍTULO III

Medidas complementarias en materia portuaria y aeroportuaria

Artículo 13. *Tasas y tarifas portuarias y aeroportuarias.*

Por razones de interés general, con objeto de mejorar y reforzar la demanda en el tráfico aéreo y marítimo en el archipiélago balear, se podrán establecer reducciones o bonificaciones sobre las tasas portuarias y aeroportuarias respecto a las vigentes a nivel nacional, con pleno respeto a lo previsto en la normativa de la Unión Europea de aplicación. Se prestará especial atención a las tasas vinculadas al tráfico de contenedores.

Artículo 14. *Gestión de puertos y aeropuertos.*

La Administración del Estado, con sujeción a la normativa de aplicación al respecto, garantizará el mantenimiento de la calificación de los mismos como puertos y aeropuertos de interés general, así como el desarrollo de las inversiones necesarias en los puertos y aeropuertos de interés general y su conservación, en condiciones adecuadas de uso, explotación y operatividad, así como su adaptación a las condiciones de operatividad que puedan demandarse por la aparición de nuevos flujos de tráfico. Se atenderá de manera específica la adecuada operatividad y adaptación de los puertos y aeropuertos de interés general ubicados en Menorca e Ibiza.

CAPÍTULO IV

Transporte terrestre

Artículo 15. *Transporte público terrestre.*

1. Se reconoce al transporte público terrestre regular de viajeros el carácter de servicio público esencial.

2. La planificación y gestión de este tipo de transporte se llevará a cabo de manera integrada y con carácter insular, garantizándose su financiación a través de los Presupuestos Generales del Estado, con cargo a las disponibilidades presupuestarias del ministerio que asuma dicha obligación. En dicha financiación se han de tener en cuenta las circunstancias de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y, en particular, la afluencia turística.

CAPÍTULO V

Sector náutico

Artículo 16. *Sector náutico.*

Con el fin de analizar las potencialidades del sector náutico en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears se constituirá una comisión mixta específica integrada por representantes de la Administración General del Estado y de la Administración autonómica de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears que desarrollará un plan de medidas de desarrollo como sector dinamizador de la actividad y el empleo.

TÍTULO III

Factor de Insularidad de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears

Artículo 17. *Factor de Insularidad.*

Se incluirá como dotación en los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio una asignación del Factor de Insularidad de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, que se ejecutará conforme a la naturaleza y reglas expuestas en los artículos siguientes.

Artículo 18. *Dotación inicial y evolución dinámica del Factor de Insularidad.*

1. La dotación inicial para el primer ejercicio se fijará a partir de una metodología consensuada en el marco de la correspondiente Comisión Mixta de Economía y Hacienda, considerando los desequilibrios inherentes a la discontinuidad territorial propia del hecho insular y plurinsular, especialmente en materia de inversiones.

En particular, las necesidades de inversión a considerar a efectos de la mencionada dotación inicial partirán de la base del nivel de inversión media anual del Estado en el conjunto del territorio español dentro del período temporal que con esta finalidad se determine, sin perjuicio de considerar asimismo cuantas magnitudes y variables resulten procedentes para la fijación cuantitativa de tal dotación.

2. Para los ejercicios siguientes, la dotación anual para el año «t» se calculará aplicando a la dotación inicial su índice de actualización. Se entiende por índice de actualización el cociente resultante de dividir el importe total de las inversiones ejecutadas por el Sector Público Estatal en infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y en carreteras de interés general correspondiente al ejercicio presupuestario «t-2» y los mismos conceptos, en términos homogéneos, referidos al ejercicio presupuestario que se fije como año base.

Artículo 19. *Destino del Factor de Insularidad.*

Esta dotación presupuestaria servirá para financiar actuaciones en el territorio de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en ámbitos de actuación especialmente afectados por la situación de insularidad y, específicamente, en las siguientes materias:

- a) Creación, desarrollo o reposición de infraestructuras y sistemas de transporte, gestión, saneamiento y/o reutilización de recursos hídricos y del litoral, costas y playas.
- b) Creación, desarrollo o despliegue de infraestructuras y redes inteligentes de producción, distribución, transporte y almacenamiento de energía, incluyendo las instalaciones de autoconsumo con especial atención a la promoción de energías renovables, así como de la utilización de vehículos de energías alternativas y de la implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos.
- c) Infraestructuras de transporte y sistemas de movilidad.
- d) Becas, al estudio y a la investigación, de todos los grados del sistema educativo, especialmente en el tramo de ayudas a la movilidad.
- e) Modernización, reestructuración y diversificación del sector turístico de las infraestructuras turísticas.
- f) Promoción de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación y de las tecnologías de la información y de las telecomunicaciones, con especial atención a las tecnologías habilitadoras emergentes y las redes de muy alta velocidad.
- g) Prevención, reutilización, recogida, tratamiento, reciclaje y transporte de residuos.
- h) Actuaciones sobre el patrimonio cultural, etnológico, arqueológico, arquitectónico y paisajístico de las Illes Balears.

Artículo 20. *Distribución del Factor de Insularidad.*

1. El Ministerio de Hacienda distribuirá mediante resolución el Factor de Insularidad en líneas de actuación en el primer cuatrimestre de cada año, en función de lo que resulte del acuerdo de la Comisión Mixta de Economía y Hacienda referida en el artículo 18 de este real

decreto-ley en relación con los proyectos seleccionados por dicha Comisión de conformidad con lo previsto en el presente apartado.

Con tal finalidad, la mencionada Comisión se reunirá al menos dos veces al año para decidir, dentro del primer cuatrimestre, sobre la selección y la asignación que, en su caso, corresponda a los proyectos presentados, y para proponer, dentro del segundo semestre de cada año, la cuantía del Factor de Insularidad para el año siguiente en el marco de lo dispuesto en el artículo 18 de este real decreto-ley. Asimismo, podrán constituirse grupos de trabajo para realizar los trabajos preparatorios que la Comisión considere procedentes.

A tal efecto, se promoverán mecanismos de evaluación de carácter competitivo que atenderán, especialmente, a la contribución de los proyectos, estrategias o actuaciones incorporables a la mejora del crecimiento económico, el empleo y la competitividad de la economía de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, a su sostenibilidad financiera, y a la incidencia de la circunstancia de insularidad sobre los mismos. Asimismo, en dicha evaluación, se priorizarán aquellos proyectos o actuaciones que cuenten con el respaldo del conjunto de las administraciones públicas concernidas.

2. Las cuantías así definidas tendrán la consideración de inversiones del Estado en el territorio de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.

3. En todo caso, los proyectos a que se refieren los apartados anteriores podrán ser objeto de reprogramación respecto de las inversiones o actuaciones inicialmente previstas, con la finalidad de una mejor y más plena consecución del fin esencial de paliar la incidencia del hecho insular en los objetivos mencionados de crecimiento económico y mejora del empleo y la competitividad de la economía de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, mediante la íntegra ejecución de todas y cada una de las dotaciones anuales del Factor de Insularidad.

Artículo 21. Rendición de cuentas y transparencia.

1. El Ministerio de Hacienda elaborará una memoria anual sobre la dotación, aplicación, resultados y situación de estas actuaciones.

2. Los responsables de las actuaciones, proyectos o estrategias que sean objeto de financiación con estos recursos darán publicidad a esta circunstancia.

Disposición adicional primera. Revisión del Factor de Insularidad.

A la finalización del primer quinquenio de funcionamiento, en el primer semestre del sexto año, se efectuará un proceso de evaluación de actuaciones y resultados en el seno de la Comisión Mixta de Economía y Hacienda en función del cual se propondrá, en su caso, la prórroga o actualización del mismo en el marco de lo que disponga la ley de presupuestos generales del Estado.

Disposición adicional segunda. Régimen jurídico del Factor de Insularidad.

En todo lo no previsto en el Título III de este real decreto-ley, se aplicarán las normas generales de la legislación presupuestaria del Estado, sin que resulte de aplicación lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, ni la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Disposición adicional tercera. Actualización de referencias normativas.

Las referencias contenidas en normas vigentes a las disposiciones de la Ley 30/1998 que se derogan deberán entenderse efectuadas a las disposiciones de este real decreto-ley.

Disposición transitoria primera. Compensación del transporte aéreo y marítimo de mercancías y residuos.

1. El Gobierno solicitará a la Comisión Europea la modificación del Reglamento UE 1407/2013, de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis*, en el sentido de aumentar el límite de 200.000 euros de ayudas acumuladas por una misma empresa durante un período de tres años para el transporte de mercancías para los territorios insulares.

2. El Gobierno solicitará a la Comisión Europea autorización para que no sea necesario que las ayudas a las que se refiere el artículo 11 de este real decreto-ley queden sometidas al Reglamento (UE) N.º 1407/2013 de la Comisión de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis*. De esta manera, en caso de obtenerse la autorización de la Comisión, este Reglamento (UE) N.º 1407/2013 de la Comisión de 18 de diciembre de 2013, dejará de ser de aplicación a estas ayudas.

Disposición transitoria segunda. *Convenios de colaboración.*

Lo dispuesto en el título III del presente real decreto-ley se entenderá sin perjuicio de los convenios que, con anterioridad a su entrada en vigor, puedan suscribir la Administración del Estado y la de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en el marco de lo previsto en la disposición transitoria novena del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas todas las disposiciones de la Ley 30/1998, de 29 de julio, del Régimen Especial de las Illes Balears, que se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto-ley.

Disposición final primera. *Título competencial.*

El presente real decreto-ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva del Estado establecida en el artículo 149.1.13.ª y 14.ª de la Constitución, sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y de la Hacienda general y Deuda Pública.

Disposición final segunda. *Desarrollo y ejecución.*

El Gobierno dictará cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 22 de febrero de 2019.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.