

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### CAP DE L'ESTAT

**2550** *Reial decret llei 4/2019, de 22 de febrer, del règim especial de les Illes Balears.*

I

La insularitat és una característica física del territori que genera un conjunt de desequilibris que es poden resumir en els punts següents: un encariment superior de la vida; més costos de producció de les empreses que s'aprovisionen d'inputs intermedis; un encariment superior dels productes energètics; més costos d'inversió en béns d'equipament; més costos de funcionament de l'Administració en la provisió de béns públics; un aprofitament inferior de les economies d'escala; la proliferació de conductes anticompetitives en els mercats; una alta dependència dels ports i els aeroports, i una gran vulnerabilitat davant de conjuntures externes.

En aquest sentit, l'article 138.1 de la Constitució espanyola reconeix el fet insular com una circumstància d'atenció particular que s'ha de tenir en compte en establir l'equilibri econòmic adequat i just entre les diverses parts del territori espanyol, amb vista a l'acompliment efectiu del principi de solidaritat.

De la formulació constitucional es desprenen dos efectes immediats: l'existència del fet insular com un conjunt de circumstàncies específiques la determinació de les quals s'encomana a l'Estat; i la conclusió que aquest fet insular s'ha d'atendre en formular les polítiques concretes l'objectiu de les quals no és cap altre que la materialització de l'equilibri econòmic.

Aquests desavantatges de la insularitat s'han de corregir mitjançant l'acció de l'Estat a fi d'establir un equilibri econòmic interterritorial adequat i just. En aquest context s'emmarca la disposició addicional sisena de l'Estatut balear relativa al règim especial insular, que reconeix el fet específic i diferencial de la seva insularitat.

A la vista de les normes que recull aquest Reial decret llei, que resulten de complir el manament que estableix la disposició addicional sisena esmentada, és crucial que l'escenari regulador descrit entri en vigor immediatament, de manera que els agents econòmics puguin conèixer el marc jurídic aplicable a les activitats i les inversions produïdes a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, i planificar així les seves decisions empresarials tenint en compte el nou context. En altres termes, concorren els requisits constitucionals de necessitat extraordinària i urgent, que habiliten el Govern per aprovar aquest Reial decret llei dins del marge d'apreciació que, com a òrgan de direcció política de l'Estat, li reconeix l'article 86.1 de la Constitució espanyola (STC 142/2014, FJ 3, i STC 61/2018, FJ 4 i 7).

Concorren també les circumstàncies que fan necessària una acció normativa immediata en un termini més breu que el requerit per a la tramitació parlamentària d'una llei, bé sigui pel procediment ordinari o pel d'urgència, especialment quan la urgència no depèn del proponent de la iniciativa (STC 68/2007, FJ 10, i STC 137/2011, FJ 7).

Finalment, s'ha produït un clar retard en el compliment del manament estatutari que conté l'esmentada disposició addicional sisena de l'Estatut balear, després de diversos projectes i proposicions de llei de modificació del règim especial vigent establert a la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears, que per diverses circumstàncies van veure la seva tramitació caducada. En aquest sentit, el fet que una situació hagi perviscut per un temps llarg no és obstacle perquè s'hi faci front per la via de la legislació d'urgència (STC 11/2002, FJ 7). El caràcter estructural d'una situació no impedeix que, en el moment actual, es pugui convertir en un supòsit de necessitat extraordinària i urgent atenent les circumstàncies concurrents (STC 137/2011, FJ 6; STC 183/2014, FJ 5; STC 47/2015, FJ 5; STC 139/2016, FJ 3, i STC 61/2018, FJ 4).

## II

La Comunitat Autònoma de les Illes Balears té unes circumstàncies específiques com a conseqüència de la seva condició insular i pluriinsular. La Comunitat Autònoma de les Illes Balears té una estructura productiva fortament marcada per aquestes circumstàncies, responsable, d'una banda, del dinamisme de la seva economia, però, al mateix temps, també dels seus condicionants. La defensa de la insularitat, tant en l'àmbit estatal com en l'europeu, gaudeix d'un consens general.

Tant l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears de 1983 com, sobretot, la seva modificació el 2007, han incidit en el reconeixement del fet insular i les seves circumstàncies amb la finalitat d'emparar i promoure actuacions conduents a reduir o eliminar els desequilibris esmentats.

La més rellevant d'aquestes actuacions ha estat la Llei 30/1998, de 29 de juliol, que preveu una sèrie de mesures en diferents àmbits, les quals, excepte les relatives al transport, no tenen una concreció i estan subjectes a desplegaments normatius posteriors a càrrec de comissions mixtes integrades per representants de l'Administració General de l'Estat i de l'Administració autonòmica de les Illes Balears.

La realitat insular o pluriinsular balear, i la necessitat d'un tractament propi, es tradueix principalment en la previsió estatutària que conté la disposició addicional sisena de l'Estatut mitjançant l'articulació del règim especial balear.

De conformitat amb el que disposa l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, el projecte de reial decret llei analitzat s'ajusta als principis de bona regulació i, en particular, als principis de necessitat i eficiència, i hi ha raons fonamentades d'interès general per aprovar-lo, tenint en compte el retard en la concreció i els desplegaments normatius de la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears, per al reconeixement de la seva realitat insular o pluriinsular balear.

D'altra banda, és evident el principi de proporcionalitat, atès que les mesures que preveu aquesta norma, en matèria energètica i de transports i el reconeixement del factor d'insularitat, s'ajusten plenament a l'objectiu que es pretén aconseguir mitjançant aquest instrument, que és el mateix tractament que es produeix en l'àmbit peninsular. Així mateix, compleix els principis de seguretat jurídica ja que és coherent amb la resta de l'ordenament jurídic nacional i de la Unió Europea, i s'assegura la seva correcta incardinació i congruència amb la regulació vigent. Fora d'això, la norma és coherent amb el principi de transparència atès que compleix estrictament els procediments exigits en la tramitació d'un decret llei.

Finalment, les mesures que conté el Reial decret llei són adequades i proporcionades a les necessitats que exigeixen que es dicti, sense que a aquest efecte es pugui considerar que hi ha altres alternatives menys restrictives o que imposin menys obligacions als destinataris, més aviat al contrari, després de l'adopció d'aquesta norma amb rang de llei s'estableixen millores substancials en l'àmbit energètic i de transports i en el reconeixement del factor d'insularitat.

## III

Aquest Reial decret llei consta de vint-i-un articles, distribuïts en quatre títols, tres disposicions addicionals, dues disposicions transitòries, una disposició derogatòria i tres disposicions finals.

El títol preliminar, que conté les disposicions generals, fa referència, en primer lloc, a l'objecte, la finalitat i l'àmbit d'aplicació del Reial decret llei així com als mecanismes de cooperació entre l'Administració General de l'Estat i l'Administració autonòmica de les Illes Balears, que s'articula, essencialment, a través de la Comissió Mixta d'Economia i Hisenda que preveu l'article 125 de l'Estatut d'autonomia.

El títol I conté mesures referents al sector energètic. La Llei 24/2013, de 26 de desembre, del sector elèctric, estableix els mecanismes que s'han de desplegar en la reglamentació dels territoris no peninsulars, i estableix expressament que la normativa de

desplegament ha de tenir present el foment d'energies renovables quan siguin assumibles tècnicament i suposin una reducció de costos del sistema.

De la mateixa manera, la Llei 24/2013, de 26 de desembre, indica que s'han d'aplicar els criteris tècnics i de mercat per al despatx de l'energia fins a la integració d'aquests sistemes al mercat peninsular quan hi hagi una interconnexió amb la península d'una capacitat comercial suficient, juntament amb els incentius econòmics a l'operador del sistema perquè, amb el manteniment de la seguretat, es redueixi progressivament el cost de generació. La normativa de desplegament també ha d'incorporar senyals de preus eficients al consumidor perquè pugui adaptar el seu consum a la corba de càrrega de cada sistema.

Els criteris que expliquen els paràgrafs anteriors es van tenir en compte amb l'aprovació del Reial decret 738/2015, de 31 de juliol, pel qual es regula l'activitat de producció d'energia elèctrica i el procediment de despatx en els sistemes elèctrics dels territoris no peninsulars. Aquest Reial decret va establir el règim administratiu de les instal·lacions de producció d'energia elèctrica en els territoris no peninsulars, amb l'especificació de les competències administratives i amb una reordenació dels procediments administratius que afecten les instal·lacions de generació, amb la diferenciació dels procediments relatius a l'assignació del règim econòmic o a la gestió del despatx de producció, de competència estatal; dels altres necessaris per a la seva posada en funcionament, en la major part dels casos de competència autonòmica.

L'article 3 de l'esmentat Reial decret 738/2015, de 31 de juliol, defineix els sistemes elèctrics aïllats dels territoris no peninsulars i preveu que, en els casos en què es produeixi una unió mitjançant xarxes elèctriques de dos o més sistemes elèctrics aïllats de manera que es permeti la integració en un únic sistema, per mitjà d'una ordre del ministre d'Indústria, Energia i Turisme s'ha de revisar la definició dels sistemes elèctrics aïllats.

D'acord amb això, amb l'aprovació de l'Ordre TEC/1172/2018, de 5 de novembre, es redefeixen els sistemes elèctrics aïllats del territori no peninsular de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i es modifica la metodologia de càlcul del preu d'adquisició de la demanda i del preu de venda de l'energia en el despatx de producció dels territoris no peninsulars.

Amb la present norma, es pretén abordar una sèrie de qüestions d'àmbit energètic necessàries en el règim especial de les Illes Balears. En primer lloc, la planificació energètica de les Illes Balears ha de considerar el fet insular i ha d'indicar, excepte en la part relativa a la xarxa de transport, que és vinculant. Aquesta planificació l'ha de dur a terme l'Administració General de l'Estat amb la participació de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, sense perjudici de les competències autonòmiques en matèria d'ordenació del territori i de medi ambient.

Al seu torn, el Govern ha de promoure la interconnexió elèctrica entre illes, amb l'objecte d'avançar en la integració dels sistemes elèctrics aïllats (Mallorca-Menorca i Eivissa-Formentera) en un únic sistema elèctric balear mitjançant el reforç de les interconnexions elèctriques. En aquest sentit, amb la finalitat d'integrar el sistema elèctric balear en el sistema elèctric peninsular, s'ha de planificar i promoure l'execució d'una segona interconnexió elèctrica entre la península i les Balears.

Les administracions públiques han de fomentar la reducció de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle, així com la contaminació atmosfèrica, i ha de garantir en tot cas la seguretat i la qualitat del subministrament elèctric.

D'altra banda, en l'àmbit econòmic, s'estableix que els preus de l'energia elèctrica per als consumidors acollits a preus regulats a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears han de ser equivalents als que s'estableixin, si s'escau, al territori peninsular. Respecte als preus del gas natural per als consumidors acollits a preus regulats i dels gasos líquids de petroli envasats i canalitzats per als quals el Govern estableixi un preu màxim de venda, han de ser equivalents als que s'estableixin, si s'escau, en territori peninsular.

S'inclou una clàusula per la qual es pot establir un concepte retributiu addicional per cobrir la diferència entre els costos d'inversió i explotació de l'activitat de producció d'energia elèctrica desenvolupada en els sistemes elèctrics de les Illes Balears i els

ingressos d'aquesta activitat de producció, en els termes que preveu la Llei 24/2013, de 26 de desembre.

Pel que fa a la transició energètica, les administracions públiques competents han de fomentar la instal·lació d'energies renovables per a la producció elèctrica a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, amb la possibilitat d'atorgar un règim retributiu específic per a noves instal·lacions renovables a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears mitjançant la convocatòria de procediments de concurrència competitiva.

També s'aborden altres aspectes relacionats amb la promoció de mesures de gestió de la demanda i d'eficiència energètica.

Finalment, s'inclou la promoció de l'electrificació dels ports de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per permetre la connexió elèctrica de vaixells durant el període d'atracament.

El títol II conté una regulació específica en matèria de transport. La insularitat comporta uns sobrecostos de transport per als territoris afectats, que es tradueix en despeses addicionals que han de suportar els ciutadans residents en aquestes regions i un desavantatge competitiu per a les empreses radicades a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears. Aquesta realitat ja va suposar al seu moment la posada en marxa d'un sistema de compensacions que ara es perfecciona, amb l'adaptació a un nou entorn, en què es pretén que aquestes compensacions siguin tan properes com sigui possible als costos addicionals que pateixen realment els residents a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears.

Així es tradueix, en primer terme, en relació amb el transport marítim i aeri de persones, dotat d'un règim de bonificacions que arriben a assolir el 75 per cent de les tarifes dels trajectes directes, siguin d'anada o d'anada i tornada, entre la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i la resta del territori nacional, o el règim aplicat a les connexions interinsulars. I, en segon lloc, amb la necessària garantia que ha de disposar sempre de serveis marítics i aeris de qualitat, que s'han d'assegurar si s'escau amb la imposició d'obligacions de servei públic i fins i tot la subscripció de contractes públics. D'aquesta manera, se salva l'existència en tot cas d'una prestació mínima de serveis regulars, freqüències, preus i capacitat mínima que ha de reforçar la cohesió territorial de les illes i d'aquestes amb la península.

D'altra banda, s'actualitza també el sistema de compensacions al transport aeri i marítim de mercaderies a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, mitjançant consignacions anuals en els pressupostos generals de l'Estat i que ha de tenir el seguiment d'una comissió mixta integrada per representants de l'Administració General de l'Estat i de l'Administració autonòmica de les Illes Balears.

Aquestes ajudes no oblidem les qüestions mediambientals, amb la inclusió també de compensacions al transport de residus, i es millora així la seva gestió ambiental correcta.

La regulació del transport es completa amb una sèrie de mesures complementàries en matèria portuària i aeroportuària, que responen a la consideració que els ports i els aeroports de titularitat estatal existents a les Balears que, de conformitat amb la legislació vigent, estan declarats d'interès general són instruments essencials per a la integració econòmica i social de les Balears, ja que contribueixen a la seva connectivitat, vertebració, cohesió social i desenvolupament econòmic.

També el transport públic terrestre regular de viatgers, que es concep com a servei públic essencial, ha de tenir un finançament garantit a través dels pressupostos generals de l'Estat, sense oblidar factors rellevants a les illes com és l'afluència turística.

Finalment i tenint en compte la seva importància, es crea una comissió mixta específica integrada per representants de l'Administració General de l'Estat i de l'Administració autonòmica la finalitat de la qual és analitzar les potencialitats del sector nàutic a les illes.

L'articulat de la llei es completa amb el títol III, relatiu al factor d'insularitat de les Illes Balears, que es configura com a l'instrument financer destinat a assegurar la compensació deguda de les conseqüències econòmiques inherents a la discontinuïtat territorial que implica el fet insular, especialment en matèria d'inversió pública.

Aquest Reial decret llei es completa amb tres disposicions addicionals, les dues primeres relatives a qüestions diverses vinculades al factor d'insularitat que, pel seu

contingut, no troben un acomodament perfecte en l'articulat de la Llei, i una tercera per indicar que qualsevol referència que s'efectuï a la Llei 30/1998, que es deroga, s'entengui efectuada a les disposicions d'aquest Reial decret llei.

La disposició transitòria primera estableix el compromís del Govern de promoure la modificació del Reglament UE 1407/2013, de 18 de desembre de 2013, relatiu a l'aplicació dels articles 107 i 108 del Tractat de funcionament de la Unió Europea a les ajudes de minimis, en el sentit d'augmentar el límit de 200.000 euros d'ajudes acumulades per una mateixa empresa durant un període de tres anys per al transport de mercaderies per als territoris insulars.

La disposició transitòria segona estableix que el que es disposa en relació amb el factor d'insularitat s'entén sense perjudici dels convenis que, abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, puguin subscriure l'Administració de l'Estat i la de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears en el marc del que preveu la disposició transitòria novena de l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears.

Per la seva banda, a través de la disposició derogatòria única, es deroga la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears, i es disposa, lògicament, que totes les referències que conté la normativa vigent a la Llei derogada s'han d'entendre efectuades a aquest Reial decret llei.

Finalment, mitjançant les disposicions finals es recull el títol competencial a l'empara del qual es dicta la norma, es faculta el Govern per al desplegament reglamentari i es fixa la seva entrada en vigor.

En virtut d'això, fent ús de l'autorització que conté l'article 86 de la Constitució espanyola, a proposta conjunta de la ministra d'Hisenda, del ministre de Foment, de la ministra de Política Territorial i Funció Pública i de la ministra per a la Transició Ecològica, amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 22 de febrer de 2019,

DISPOSO:

TÍTOL PRELIMINAR

## Disposicions generals

### Article 1. *Objecte.*

L'objecte d'aquest Reial decret llei és la regulació del règim especial de les Illes Balears que preveu la disposició addicional sisena de la Llei orgànica 1/2007, de 28 de febrer, de reforma de l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears, en reconeixement del fet específic i diferencial de la seva insularitat, mitjançant l'establiment de mesures d'ordre econòmic i fiscal, amb una atenció especial a certs sectors o matèries.

### Article 2. *Àmbit d'aplicació.*

Aquest Reial decret llei s'aplica en l'àmbit territorial de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, definit a l'article 2 del seu Estatut d'autonomia.

### Article 3. *Cooperació i coordinació entre les administracions públiques.*

1. La Comissió Mixta d'Economia i Hisenda entre l'Estat i la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, que preveu l'article 125 de l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears, és l'encarregada de fer el seguiment de l'aplicació del règim especial de les Illes Balears.

Així mateix, aquesta Comissió Mixta ha de coordinar les comissions interadministratives que es constitueixin a l'empara d'aquest Reial decret llei.

2. Sense perjudici d'això, per mitjà d'un acord de la Comissió Mixta a què es refereix l'apartat anterior, totes dues administracions han d'establir les comissions o els mecanismes de cooperació i coordinació de caràcter sectorial que considerin convenients per a la posada en marxa, l'aplicació i el desplegament del règim especial de les Illes Balears.

En particular, s'ha de crear una comissió d'intercanvi i anàlisi de dades estadístiques, que és l'encarregada d'analitzar les dades que disposin l'Administració General de l'Estat, l'Administració autonòmica de les Illes Balears i els respectius organismes públics competents per a l'estudi i l'avaluació dels costos que suposa la insularitat.

La composició i el règim de funcionament d'aquesta comissió els ha de determinar la Comissió Mixta d'Economia i Hisenda a què es refereix l'apartat 1 d'aquest article.

## TÍTOL I

### Energia

#### Article 4. *Planificació energètica.*

1. La planificació energètica de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears ha de considerar el fet insular. L'ha de dur a terme l'Administració General de l'Estat amb la participació de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, sense perjudici de les competències autonòmiques en matèria d'ordenació del territori i de medi ambient.

2. El Govern ha de promoure la interconnexió elèctrica entre illes, amb l'objecte d'avançar en la integració dels sistemes elèctrics aïllats (Mallorca-Menorca i Eivissa-Formentera) en un únic sistema elèctric balear mitjançant el reforç de les interconnexions elèctriques.

3. Amb la finalitat d'integrar el sistema elèctric balear en el sistema elèctric peninsular, el Govern ha de planificar i promoure l'execució d'una segona interconnexió elèctrica entre la península i les Balears.

4. Atenent la necessitat urgent de reduir de manera significativa l'emissió de gasos d'efecte d'hivernacle i la contaminació atmosfèrica alhora que es garanteix el subministrament elèctric, el Govern ha de fomentar la substitució tecnològica de la generació elèctrica a les Illes Balears per fonts d'energia renovables i d'emissions baixes.

5. Amb la finalitat de reduir les vulnerabilitats inherents al transport elèctric en illes, i les dificultats superiors de la reparació d'aquest en cas d'avaría, la planificació de la xarxa de transport a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears ha de tenir entre els seus objectius assolir nivells de seguretat i qualitat de subministrament equivalents als del sistema peninsular.

#### Article 5. *Preus de l'energia elèctrica, dels gasos combustibles i hidrocarburs.*

1. Els preus de l'energia elèctrica per als consumidors acollits a preus regulats han de coincidir amb els que s'estableixin, si s'escau, al territori peninsular.

2. Els preus del gas natural per als consumidors acollits a preus regulats i dels gasos líquids de petroli envasats i canalitzats per als quals el Govern estableixi un preu màxim de venda han de coincidir amb els que s'estableixin, si s'escau, en territori peninsular.

#### Article 6. *Retribució de l'activitat de producció d'energia elèctrica.*

1. En els termes que preveu la Llei 24/2013, de 26 de desembre, el Govern pot establir un concepte retributiu addicional per cobrir la diferència entre els costos d'inversió i explotació de l'activitat de producció d'energia elèctrica desenvolupada en els sistemes elèctrics de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i els ingressos d'aquesta activitat de producció.

2. Amb l'objectiu de reduir els costos de subministrament en el sistema elèctric balear, el Govern ha de fomentar l'increment del grau de desenvolupament i competència de les activitats de producció i comercialització d'energia elèctrica.

#### Article 7. *Transició energètica.*

1. El Govern ha de fomentar la instal·lació d'energies renovables per a la producció elèctrica a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears.

2. A l'efecte del paràgraf anterior, el Govern pot atorgar un règim retributiu específic per a noves instal·lacions renovables a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears.

3. L'Estat i la Comunitat Autònoma de les Illes Balears han de crear una comissió específica amb els objectius següents:

a) Promoure la transició energètica de la comunitat autònoma per reduir la seva dependència energètica exterior, així com la seva dependència dels combustibles fòssils.

b) Promoure les mesures necessàries per al foment de les energies renovables a les Illes Balears.

c) Promoure mesures de gestió de la demanda i d'eficiència energètica, així com impulsar al territori balear els beneficis que per al conjunt de consumidors es puguin derivar dels processos de desregulació i liberalització del sector energètic.

d) Promoure mesures per fomentar la transformació, la gestió i l'ús sostenible de la biomassa d'origen autòcton, amb l'objectiu de reduir la dependència energètica exterior i permetre una gestió sostenible del recurs a la comunitat autònoma.

e) Promoure les mesures necessàries per a la substitució de combustibles fòssils per alternatives més netes.

f) Afavorir una transició justa per als sectors que es vegin més afectats per la transició energètica.

*Article 8. Electrificació dels ports de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears.*

El Govern ha de promoure l'electrificació dels ports de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per permetre la connexió elèctrica de vaixells durant el període d'atracament.

## TÍTOL II

### Transport

#### CAPÍTOL I

#### Transport aeri i marítim de persones

*Article 9. Bonificació del transport aeri i marítim de persones.*

1. Als ciutadans espanyols, així com els dels altres estats membres de la Unió Europea o d'altres estats signants de l'Acord sobre l'Espai Econòmic Europeu o de Suïssa, els seus familiars nacionals de tercers països beneficiaris del dret de residència o del dret de residència permanent i els ciutadans nacionals de tercers països residents de llarga durada, que acreditin la seva condició de resident a les Illes Balears se'ls han d'aplicar les bonificacions següents:

a) En els bitllets de transport marítim, amb vigència indefinida, per als trajectes directes, siguin d'anada o d'anada i tornada, entre la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i la resta del territori nacional, el 75 per cent de la tarifa del servei regular, i en els viatges interinsulars el 50 per cent d'aquesta quantia.

b) En les tarifes dels serveis regulars de transport aeri de passatgers entre la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i la resta del territori nacional, amb vigència indefinida, el 75 per cent de la tarifa del servei regular per cada trajecte directe d'anada o d'anada i tornada, i en els viatges interinsulars el 75 per cent d'aquesta quantia.

Tot això sense perjudici de les bonificacions addicionals que pugui establir la mateixa Comunitat Autònoma de les Illes Balears en el marc de les seves competències en matèria de transport marítim interinsular.

2. En el transport aeri a l'efecte de la bonificació, de l'import de la tarifa del servei regular s'ha de deduir la quantitat corresponent a les prestacions patrimonials públiques a què es refereixen les lletres d), e) i f) de l'article 68.2 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, independentment del fet que s'hagin repercutit o no al passatger. A aquest

efecte, les prestacions patrimonials esmentades han d'aparèixer desglossades a la documentació justificativa dels cupons de vol.

3. Aquestes bonificacions estatals poden ser compatibles, amb les limitacions que estableix la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, amb les ajudes que es puguin preveure en relació amb determinats col·lectius a les normes especials que els siguin aplicables, amb una atenció especial a les que es puguin establir per als equips balears que participin en competicions esportives d'àmbit autonòmic o estatal i per a les associacions i entitats culturals de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears que participin en activitats de difusió i intercanvi cultural que impliquin desplaçaments entre les illes o amb la resta de l'Estat.

4. Un cop escoltat el Consell de Govern de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i amb l'informe previ de la Comissió Mixta d'Economia i Hisenda a què es refereix l'article 3 d'aquest Reial decret llei, mitjançant un reial decret del Consell de Ministres es pot modificar o, si s'escau, reemplaçar el règim i la quantia de la bonificació que preveu aquest article per un altre sistema de compensació. Aquesta modificació no pot suposar mai una disminució de l'ajuda prestada, un deteriorament en la qualitat del servei, ni en pot resultar una reducció inferior a l'aplicable a l'arxipèlag canari.

**Article 10. Declaració d'obligació de servei públic o contractació pública del transport aeri i marítim de persones.**

1. Amb la finalitat de garantir les comunicacions aèries interinsulars i entre la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i la resta del territori nacional, el Govern en l'àmbit de les seves competències pot establir obligacions de servei públic, amb subjecció en tot cas al dret de la Unió Europea.

2. En tot cas, les declaracions d'obligació de servei públic o els contractes a què es refereix l'apartat anterior han de garantir una prestació mínima de serveis regulars i de freqüències per tal de reforçar la cohesió territorial de les illes i d'aquestes amb la península, i en el transport aeri requisits en matèria de continuïtat, regularitat de preus o capacitat mínima que les companyies aèries no assumirien si tinguessin en compte únicament el seu interès comercial.

3. La declaració d'obligacions de servei públic en el mode aeri suposa la creació d'una comissió mixta, amb la presència de representants del Ministeri de Foment i la comunitat autònoma, que han d'analitzar de manera regular les condicions d'operació en les rutes.

## CAPÍTOL II

### Transport aeri i marítim de mercaderies i residus

**Article 11. Compensacions al transport aeri i marítim de mercaderies.**

1. Com a mesura correctora dels efectes de la insularitat a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, s'ha d'establir una consignació anual en els pressupostos generals de l'Estat, referida a l'any natural, per finançar un sistema de compensacions que permeti abaratir el cost efectiu del transport marítim i aeri de mercaderies interinsular i entre les illes Balears i la península.

Aquestes ajudes han d'incloure, com a mínim, la compensació d'almenys el 65 per cent del cost mitjà del noli del transport per a l'exportació de productes originaris de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears o que hagin estat objecte de transformacions que aportin valor a les illes per part d'empreses pertanyents als sectors preferents que s'estableixin reglamentàriament. Les ajudes s'han d'estendre també a la importació de les primeres matèries no energètiques necessàries per a la producció d'aquests sectors i que no tinguin una producció suficient en el mercat interior de cada illa, i en aquest cas s'ha de compensar, com a mínim, un 60 per cent del cost mitjà del noli d'aquest transport.

2. S'ha de determinar reglamentàriament el sistema de concessió de les compensacions, en les seves diverses modalitats i conceptes, els seus beneficiaris, els



sectors productius als quals és aplicable i les tipologies de mercaderies que poden ser objecte d'aquestes ajudes.

En tot cas, el sistema de compensació ha de garantir la seva incidència directa sobre el cost del transport i ha de tenir en compte el principi de continuïtat territorial amb la península.

3. S'ha de crear una comissió mixta integrada per representants de l'Administració General de l'Estat i de l'Administració autonòmica de les Illes Balears que s'ha d'encarregar d'efectuar el seguiment i l'avaluació de l'aplicació del sistema de compensació que preveu aquest article, que ha de ser escoltada en el procediment de proposta i actualització de sectors econòmics i tipus de mercaderies que es puguin beneficiar d'aquestes ajudes.

#### Article 12. *Compensacions al transport marítim de residus.*

1. El Govern ha d'establir mesures per finançar el transport marítim entre illes dels residus generats a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, atenent raons d'economia d'escala o de gestió ambientalment correcta dels residus.

2. A aquest efecte, s'ha d'establir reglamentàriament un mecanisme de compensació en funció del tonatge de residus transportat, i correspon a la comissió mixta que preveu l'article anterior fer-ne el seguiment i l'avaluació.

### CAPÍTOL III

#### **Mesures complementàries en matèria portuària i aeroportuària**

#### Article 13. *Taxes i tarifes portuàries i aeroportuàries.*

Per raons d'interès general, per tal de millorar i reforçar la demanda en el trànsit aeri i marítim a l'arxipèlag balear, es poden establir reduccions o bonificacions sobre les taxes portuàries i aeroportuàries respecte a les vigents en l'àmbit nacional, amb ple respecte al que preveu la normativa de la Unió Europea aplicable. S'ha de prestar una atenció especial a les taxes vinculades al tràfic de contenidors.

#### Article 14. *Gestió de ports i aeroports.*

L'Administració de l'Estat, amb subjecció a la normativa aplicable al respecte, ha de garantir el manteniment de la qualificació d'aquests com a ports i aeroports d'interès general, així com l'execució de les inversions necessàries en els ports i aeroports d'interès general i la seva conservació, en condicions adequades d'ús, explotació i operativitat, així com la seva adaptació a les condicions d'operativitat que es puguin demandar per l'aparició de nous fluxos de trànsit. S'ha d'atendre de manera específica l'adequada operativitat i adaptació dels ports i aeroports d'interès general ubicats a Menorca i Eivissa.

### CAPÍTOL IV

#### **Transport terrestre**

#### Article 15. *Transport públic terrestre.*

1. Es reconeix al transport públic terrestre regular de viatgers el caràcter de servei públic essencial.

2. La planificació i la gestió d'aquest tipus de transport s'ha de dur a terme de manera integrada i amb caràcter insular, i s'ha de garantir el seu finançament a través dels pressupostos generals de l'Estat, amb càrrec a les disponibilitats pressupostàries del ministeri que assumeixi aquesta obligació. En aquest finançament s'han de tenir en compte les circumstàncies de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i, en particular, l'afluència turística.

## CAPÍTOL V

### Sector nàutic

#### Article 16. *Sector nàutic.*

Amb la finalitat d'analitzar les potencialitats del sector nàutic a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears s'ha de constituir una comissió mixta específica integrada per representants de l'Administració General de l'Estat i de l'Administració autonòmica de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears que ha de desenvolupar un pla de mesures de desenvolupament com a sector dinamitzador de l'activitat i l'ocupació.

## TÍTOL III

### Factor d'insularitat de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears

#### Article 17. *Factor d'insularitat.*

S'ha d'incloure com a dotació en els pressupostos generals de l'Estat de cada exercici una assignació del factor d'insularitat de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, que s'ha d'executar de conformitat amb la naturalesa i les regles que exposen els articles següents.

#### Article 18. *Dotació inicial i evolució dinàmica del factor d'insularitat.*

1. La dotació inicial per al primer exercici s'ha de fixar a partir d'una metodologia consensuada en el marc de la Comissió Mixta d'Economia i Hisenda corresponent, i s'han de considerar els desequilibris inherents a la discontinuïtat territorial pròpia del fet insular i pluriinsular, especialment en matèria d'inversions.

En particular, les necessitats d'inversió que s'han de considerar a l'efecte d'aquesta dotació inicial han de partir de la base del nivell d'inversió mitjana anual de l'Estat en el conjunt del territori espanyol dins del període temporal que es determini amb aquesta finalitat, sense perjudici de considerar així mateix totes les magnituds i les variables que siguin procedents per a la fixació quantitativa de la dotació.

2. Per als exercicis següents, la dotació anual per a l'any «t» s'ha de calcular aplicant a la dotació inicial el seu índex d'actualització. S'entén per índex d'actualització el quocient resultant de dividir l'import total de les inversions executades pel sector públic estatal en infraestructures ferroviàries d'alta velocitat i en carreteres d'interès general corresponent a l'exercici pressupostari «t-2» i els mateixos conceptes, en termes homogenis, referits a l'exercici pressupostari que es fixi com a any base.

#### Article 19. *Destinació del factor d'insularitat.*

Aquesta dotació pressupostària ha de servir per finançar actuacions en el territori de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears en àmbits d'actuació afectats especialment per la situació d'insularitat i, específicament, en les matèries següents:

- a) Creació, desenvolupament o reposició d'infraestructures i sistemes de transport, gestió, sanejament i/o reutilització de recursos hídrics i del litoral, costes i platges.
- b) Creació, desenvolupament o desplegament d'infraestructures i xarxes intel·ligents de producció, distribució, transport i emmagatzematge d'energia, incloses les instal·lacions d'autoconsum amb una atenció especial a la promoció d'energies renovables, així com de la utilització de vehicles d'energies alternatives i de la implantació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics.
- c) Infraestructures de transport i sistemes de mobilitat.
- d) Beques, a l'estudi i a la recerca, de tots els graus del sistema educatiu, especialment en el tram d'ajudes a la mobilitat.

e) Modernització, reestructuració i diversificació del sector turístic de les infraestructures turístiques.

f) Promoció de la recerca, el desenvolupament tecnològic i la innovació i de les tecnologies de la informació i de les telecomunicacions, amb una atenció especial a les tecnologies habilitadores emergents i les xarxes de molt alta velocitat.

g) Prevenció, reutilització, recollida, tractament, reciclatge i transport de residus.

h) Actuacions sobre el patrimoni cultural, etnològic, arqueològic, arquitectònic i paisatgístic de les Illes Balears.

## Article 20. *Distribució del factor d'insularitat.*

1. El Ministeri d'Hisenda ha de distribuir mitjançant una resolució el factor d'insularitat en línies d'actuació en el primer quadrimestre de cada any, en funció del que resulti de l'acord de la Comissió Mixta d'Economia i Hisenda referida a l'article 18 d'aquest Reial decret llei en relació amb els projectes seleccionats per aquesta Comissió de conformitat amb el que preveu aquest apartat.

Amb aquesta finalitat, la Comissió s'ha de reunir almenys dues vegades a l'any per decidir, dins del primer quadrimestre, sobre la selecció i l'assignació que, si s'escau, correspongui als projectes presentats, i per proposar, dins del segon semestre de cada any, la quantia del factor d'insularitat per a l'any següent en el marc del que disposa l'article 18 d'aquest Reial decret llei. Així mateix, es poden constituir grups de treball per dur a terme els treballs preparatoris que la Comissió consideri procedents.

A aquest efecte, s'han de promoure mecanismes d'avaluació de caràcter competitiu que han d'atendre, especialment, la contribució dels projectes, les estratègies o les actuacions incorporables a la millora del creixement econòmic, l'ocupació i la competitivitat de l'economia de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, la seva sostenibilitat financera, i la incidència de la circumstància d'insularitat sobre aquests. Així mateix, en aquesta avaluació s'han de prioritzar els projectes o les actuacions que tinguin el suport del conjunt de les administracions públiques concernides.

2. Les quanties així definides tenen la consideració d'inversions de l'Estat en el territori de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears.

3. En tot cas, els projectes a què es refereixen els apartats anteriors poden ser objecte d'una reprogramació respecte de les inversions o les actuacions previstes inicialment, amb la finalitat d'una consecució millor i més plena de la finalitat essencial de pal·liar la incidència del fet insular en els objectius esmentats de creixement econòmic i millora de l'ocupació i la competitivitat de l'economia de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, mitjançant l'execució íntegra de totes i cadascuna de les dotacions anuals del factor d'insularitat.

## Article 21. *Rendició de comptes i transparència.*

1. El Ministeri d'Hisenda ha d'elaborar una memòria anual sobre la dotació, l'aplicació, els resultats i la situació d'aquestes actuacions.

2. Els responsables de les actuacions, els projectes o les estratègies que siguin objecte de finançament amb aquests recursos han de donar publicitat a aquesta circumstància.

## Disposició addicional primera. *Revisió del factor d'insularitat.*

A la finalització del primer quinquenni de funcionament, en el primer semestre del sisè any, s'ha d'efectuar un procés d'avaluació d'actuacions i resultats en el si de la Comissió Mixta d'Economia i Hisenda en funció del qual se n'ha de proposar, si s'escau, la pròrroga o l'actualització en el marc del que disposi la llei de pressupostos generals de l'Estat.

## Disposició addicional segona. *Règim jurídic del factor d'insularitat.*

En tot el que no prevegi el títol III d'aquest Reial decret llei, s'han d'aplicar les normes generals de la legislació pressupostària de l'Estat, sense que sigui aplicable el que

disposen l'article 86 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària, ni la Llei 38/2003, de 17 de novembre.

Disposició addicional tercera. *Actualització de referències normatives.*

Les referències contingudes en normes vigents a les disposicions de la Llei 30/1998 que es deroguen s'han d'entendre efectuades a les disposicions d'aquest Reial decret llei.

Disposició transitòria primera. *Compensació del transport aeri i marítim de mercaderies i residus.*

1. El Govern ha de sol·licitar a la Comissió Europea la modificació del Reglament UE 1407/2013, de 18 de desembre de 2013, relatiu a l'aplicació dels articles 107 i 108 del Tractat de funcionament de la Unió Europea a les ajudes de minimis, en el sentit d'augmentar el límit de 200.000 euros d'ajudes acumulades per una mateixa empresa durant un període de tres anys per al transport de mercaderies per als territoris insulars.

2. El Govern ha de sol·licitar a la Comissió Europea l'autorització perquè no sigui necessari que les ajudes a què es refereix l'article 11 d'aquest Reial decret llei quedin sotmeses al Reglament (UE) núm. 1407/2013 de la Comissió, de 18 de desembre de 2013, relatiu a l'aplicació dels articles 107 i 108 del Tractat de funcionament de la Unió Europea a les ajudes de minimis. D'aquesta manera, en cas que s'obtingui l'autorització de la Comissió, aquest Reglament (UE) núm. 1407/2013 de la Comissió, de 18 de desembre de 2013, deixa de ser aplicable a aquestes ajudes.

Disposició transitòria segona. *Convenis de col·laboració.*

El que disposa el títol III d'aquest Reial decret llei s'entén sense perjudici dels convenis que, abans de la seva entrada en vigor, puguin subscriure l'Administració de l'Estat i la de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears en el marc del que preveu la disposició transitòria novena de l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears.

Disposició derogatòria única.

Queden derogades totes les disposicions de la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears, que s'oposin al que disposa aquest Reial decret llei.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret llei es dicta a l'empara de la competència exclusiva de l'Estat que estableix l'article 149.1.13a i 14a de la Constitució, sobre les bases i la coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica i de la hisenda general i el deute públic.

Disposició final segona. *Desplegament i execució.*

El Govern ha de dictar totes les disposicions que siguin necessàries per al desplegament i l'execució del que disposa aquest Reial decret llei.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret llei entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 22 de febrer de 2019.

FELIPE R.

El president del Govern,  
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN