



# BOLETÍN OFICIAL

El texto del Boletín Oficial del Parlamento de Canarias puede ser consultado gratuitamente a través de Internet en la siguiente dirección: <http://www.parcn.es>

## SUMARIO

### DECRETOS LEYES DEL GOBIERNO

EN TRÁMITE

**10L/DL-0054** Por el que se establece una revisión de precios extraordinaria en el contrato de obligación de servicio público de transporte marítimo entre las islas de El Hierro y Tenerife, con el objetivo de subvenir las consecuencias negativas del incremento del precio del combustible motivado por la guerra en Ucrania.

Página 1

### DECRETO LEY DEL GOBIERNO

EN TRÁMITE

**10L/DL-0054** *Por el que se establece una revisión de precios extraordinaria en el contrato de obligación de servicio público de transporte marítimo entre las islas de El Hierro y Tenerife, con el objetivo de subvenir las consecuencias negativas del incremento del precio del combustible motivado por la guerra en Ucrania.*

*(Registro de entrada núm. 202210000012088, de 28/10/2022).*

**Presidencia**

La Mesa del Parlamento, en reunión celebrada el 31 de octubre de 2022, adoptó el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia:

1.- DECRETOS LEYES DEL GOBIERNO

1.1.- Por el que se establece una revisión de precios extraordinaria en el contrato de obligación de servicio público de transporte marítimo entre las islas de El Hierro y Tenerife, con el objetivo de subvenir las consecuencias negativas del incremento del precio del combustible motivado por la guerra en Ucrania.

De conformidad con lo previsto en el artículo 160.2 del Reglamento del Parlamento, la Mesa acuerda:

Primero.- Admitir a trámite el decreto ley de referencia, al que se acompañan los antecedentes necesarios.

Segundo.- Ordenar su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

Tercero.- Recabar dictamen preceptivo del Consejo Consultivo de Canarias al amparo de lo dispuesto en el artículo 58.1 letra b) del Estatuto de Autonomía de Canarias, sobre dicho decreto ley, fijándose un plazo hasta el día 15 de noviembre de 2022, para su emisión.

Cuarto.- Trasladar este acuerdo al Gobierno y a los grupos parlamentarios.

Este acuerdo se tendrá por comunicado, surtiendo efectos de notificación, desde su publicación en el *Boletín Oficial del Parlamento de Canarias*, según lo establecido en el acuerdo de la Mesa del Parlamento de Canarias, de 20 de julio de 2020.

En ejecución de dicho acuerdo y de conformidad con lo previsto en el artículo 111 del Reglamento del Parlamento de Canarias, dispongo su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

En la sede del Parlamento, a 31 de octubre de 2022.- EL SECRETARIO GENERAL (*P.D. del presidente, Resolución de 27 de junio de 2019, BOPC núm. 7, de 28/6/2019*), Salvador Iglesias Machado.

**DECRETO LEY 12/2022, DE 27 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE ESTABLECE UNA REVISIÓN DE PRECIOS EXTRAORDINARIA EN EL CONTRATO DE OBLIGACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE LAS ISLAS DE EL HIERRO Y TENERIFE, CON EL OBJETIVO DE SUBVENIR LAS CONSECUENCIAS NEGATIVAS DEL INCREMENTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE MOTIVADO POR LA GUERRA EN UCRAINA**

Sea notorio a todos los ciudadanos y ciudadanas que el Gobierno de Canarias ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.1 del Estatuto de Autonomía de Canarias, promulgo y ordeno la publicación del Decreto ley 12/2022, de 27 de octubre, por el que se establece una revisión de precios extraordinaria en el contrato de obligación de servicio público de transporte marítimo entre las islas de El Hierro y Tenerife, con el objetivo de subvenir las consecuencias negativas del incremento del precio del combustible motivado por la guerra en Ucrania, ordenando a la ciudadanía y a las autoridades que lo cumplan y lo hagan cumplir.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**I**

Las excepcionales circunstancias sociales y económicas que ha producido la pandemia sanitaria producida por el COVID-19 han repercutido de una manera directa en la ejecución de determinados contratos del sector público. Los precios de las materias primas se han incrementado con fuerza en 2022, debido fundamentalmente al aumento de la demanda como resultado de la reactivación económica y de la lenta recuperación de la capacidad productiva después de la inactividad durante la pandemia y la situación de «cero turístico» inducido por la misma, el aumento de los precios del transporte marítimo de mercancías y de la energía o las propias estrategias comerciales de los países productores de materias primas. Todo ello se ha visto ahora exponencialmente agravado en las últimas semanas como consecuencia de la invasión de Ucrania por parte de Rusia y el incremento que ha producido en el coste del suministro de energía y combustibles.

Con el objetivo de atender a la situación excepcional creada por el incremento del precio de las materias primas, fue publicado el Real Decreto ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.

A su vez, estas medidas de revisión de precios han sido sensiblemente ampliadas en el Real Decreto ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania. Como dispone la exposición de motivos de este real decreto ley, «(...) Ya en el capítulo VI, y con el fin de mitigar de manera inmediata el impacto en empresas y familias de la escalada del precio de los carburantes que ha provocado la agresión militar a Ucrania, resulta urgente crear una bonificación extraordinaria y temporal en el precio de determinados productos energéticos. Así, las empresas de los sectores de la economía española fuertemente dependientes de estas fuentes de energía, y especialmente el sector del transporte, verán amortiguado de forma inmediata el efecto, sobre su situación económica, de la subida extraordinaria y repentina de sus precios. La extensión de la bonificación al resto de la ciudadanía persigue reducir el impacto que el contexto provoca, directa e indirectamente, en las economías domésticas, ya muy afectadas por el crecimiento de precios de la energía anteriores a la agresión a Ucrania y por los efectos que todavía tiene la crisis del COVID-19». Aun así, estas medidas de revisión de precios no alcanzan a los contratos de servicios y en ningún caso el contrato administrativo especial de prestación de servicio público de transporte marítimo en régimen de obligación.

El escenario descrito de incremento de los precios de las materias primas y de la energía se reproduce también en el sector del transporte. De este modo, el ascenso del precio de los combustibles es común a todas las ramas del sector del transporte y el transporte marítimo no ha quedado al margen con subidas medias del fuelóleo pesado (HFO) del 21,3% (hasta los 724 dólares por tonelada, \$/t), del 27,5% para el fueloil con contenido muy bajo de azufre (VLSFO) (987 \$/t) y el gasoil para usos marinos (MGO) un 30,5% (1.180 \$/t) desde el comienzo del año 2022 con una escalada más pronunciada a partir del inicio del ataque a Ucrania. La partida del precio del combustible supone aproximadamente un 80% del total de gastos de explotación de un buque por lo que el impacto de estas subidas repercute de manera directa en la viabilidad económica de las líneas de navegación, especialmente en aquellas donde estas subidas no pueden verse trasladadas a los precios que pagan los usuarios del transporte.

La dimensión de este aumento de costes en partidas esenciales dentro de esta actividad, y la rapidez con la que se ha producido, se focalizan en un segmento de la actividad del transporte que tiene una dificultad estructural para trasladar de manera inmediata estos aumentos de costes a sus clientes, lo que ha derivado en un deterioro extraordinario en la viabilidad económica de este segmento, más si cabe, en los contratos sujetos a obligación de servicio público que tienen un régimen tarifario más rígido.

**II**

En ese sentido, la prestación del servicio de transporte marítimo interinsular en condiciones de suficiencia de trayectos entre los diferentes puntos del litoral canario está regulada en el Decreto 9/2009, de 27 de enero, por el que se desarrolla

el régimen especial de prestación de los transportes marítimos regulares. Dicho decreto contiene dos anexos, el primero de ellos señala las líneas que atienden necesidades básicas de comunicación marítima interinsular y sus condiciones mínimas, estableciendo las condiciones a cumplir en cuanto a número de frecuencias, plazas y metros lineales de carga de las diferentes líneas consideradas, excluyendo la línea marítima que une la isla de Tenerife con la isla de El Hierro, cuyas condiciones mínimas de prestación aparecen recogidas en el anexo II del mencionado Decreto 9/2009.

La prestación del servicio entre los puertos de Los Cristianos, en la isla de Tenerife, y La Estaca, en la isla de El Hierro, está sujeto a un contrato administrativo especial de prestación de servicio público en régimen de obligación que fue firmado el 30 de diciembre de 2020 con una duración inicial de dos años prorrogables (siendo obligatoria la aceptación de la prórroga por el prestador del servicio) por otros dos años. El pliego de cláusulas administrativas particulares que rige el mencionado contrato de obligación de servicio público dispone expresamente en la cláusula 9 que «Dada la naturaleza del servicio, y de conformidad con lo establecido en el artículo 103.2 de la LCSP, el precio del contrato no podrá ser objeto de revisión».

Es decir, dada la situación existente en el momento de la licitación, así como en el momento de la firma del contrato, ni esta Administración, así como los operadores del transporte marítimo interesados en su caso, y el mismo adjudicatario, pudieron prever que la inestabilidad económica derivada del incremento del precio de la energía en general, y de los combustibles en particular, en situación de estabilidad inflacionaria, tendrían repercusión en el medio plazo en los importes establecidos como precio a abonar por la prestación del servicio.

La actual situación que se viene soportando desde hace meses, y que se ha exacerbado como consecuencia de los relativamente recientes acontecimientos con motivo de la denominada guerra de Ucrania, ha supuesto, como por todos es conocido, un incremento del precio de los combustibles generalizado, incremento ante el que, como reacción en el conjunto del país, el Gobierno de España, a través del mencionado Real Decreto ley 6/2022 propuso un conjunto de medidas en diferentes sectores de actividad para compensar en parte ese incremento, medidas, como la bonificación de los veinte (20) céntimos de euro por litro, que también afecta positivamente al sector del transporte marítimo siempre que el mismo utilice en el funcionamiento de sus buques el combustible MGO (*marine gas oil*). Además el Gobierno de Canarias estableció la medida adicional de devolución del impuesto sobre el petróleo y sus derivados de la comunidad autónoma para los transportistas profesionales que se encuentren dados de alta en el correspondiente registro; pero esta medida no es de aplicación a los transportistas marítimos que operan en Canarias, con lo que el Gobierno de Canarias, para el sector del transporte marítimo, no ha establecido una medida específica como sí ha hecho con el transporte profesional terrestre, más teniendo presente que la comunidad autónoma tiene asumidas las competencias en el transporte marítimo interinsular recogidas en la Ley 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias.

No es objetivo de este decreto ley establecer una compensación generalizada al conjunto del transporte marítimo de cabotaje interinsular en el archipiélago, ya que las compañías operadoras pueden repercutir en el precio de venta de los billetes los incrementos correspondientes en consideración a su situación de mercado si dicha prestación se realiza en régimen de libre mercado, como así ocurre en las líneas de cabotaje marítimo interinsular recogidas en el anexo I del Decreto 9/2009, de 27 de enero, por el que se desarrolla el régimen especial de prestación de los transportes marítimos regulares, pero esa circunstancia no se produce en la línea Los Cristianos-La Estaca, ya que el régimen de prestación de la misma como obligación de servicio público establece, entre otras consideraciones, que los precios para los diferentes billetes tienen carácter de máximos, con lo que el operador de transporte no puede repercutir en los mismos incrementos de combustible como los acaecidos.

Es por todo lo expuesto por lo que, en el marco de las competencias de la comunidad autónoma en materia de transporte marítimo interinsular, se ha considerado oportuno adoptar de forma urgente y con carácter excepcional para asegurar la conectividad vía marítima con la isla de El Hierro, la medida consistente en compensar el sobre coste derivado del incremento de combustible en la línea marítima que une la isla de Tenerife con la isla de El Hierro en régimen de obligación de servicio público.

### III

Este decreto ley se estructura en un artículo y dos disposiciones finales.

El artículo único regula la revisión de precios extraordinaria que resulta de aplicación exclusivamente al contrato administrativo especial para la prestación de la línea regular de cabotaje marítimo interinsular del anexo II del Decreto 9/2009, de 27 de enero, denominada Los Cristianos-La Estaca-Los Cristianos, para el periodo comprendido entre el 1 de abril y el 31 de diciembre de 2022.

La disposición final primera del decreto ley habilita al titular del departamento competente por razón de la materia al desarrollo y ejecución de este decreto ley. La disposición final segunda establece la entrada en vigor del mismo.

### IV

El Estatuto de Autonomía de Canarias, reformado mediante la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, reconoce, dentro siempre del respeto a la legislación básica del Estado en virtud del artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución española, la potestad de autoorganización y las competencias en materia de régimen jurídico y procedimientos, previstas en sus artículos 61, 104 y 106.

Asimismo, el Estatuto de Autonomía de Canarias en su artículo 160 atribuye a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable y sobre el transporte marítimo que transcurra íntegramente dentro del ámbito del archipiélago canario.

Igualmente, este decreto ley se dicta al amparo de las competencias atribuidas a la Comunidad Autónoma de Canarias en el artículo 106.2 del mencionado Estatuto de Autonomía de Canarias, que aluden al desarrollo de las bases del Estado previstas en el artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución en materia de contratos y concesiones administrativas.

El apartado 1 del artículo 46 del citado Estatuto de Autonomía de Canarias dispone que, en caso de extraordinaria y urgente necesidad, el Gobierno de Canarias podrá dictar normas con rango de ley, que recibirán el nombre de decretos leyes.

En la presente situación concurren de manera evidente las circunstancias necesarias que habilitan acudir a la medida legislativa aprobada por el Gobierno de Canarias: la extraordinaria y urgente necesidad derivada del alza del precio de los combustibles exacerbada por la guerra en Ucrania. Las empresas del ámbito del transporte marítimo en general y en particular la prestataria de la línea entre Tenerife y El Hierro se están viendo afectadas por el alza de los precios del combustible que repercute de manera directa en sus costes de explotación, lo que está comprometiendo la viabilidad económica de la empresa a corto plazo e incluso la continuidad de la prestación del servicio público y ello determina la extraordinaria y urgente necesidad de adoptar la medida recogida en el presente decreto ley con la finalidad de asegurar de forma rápida y decidida la conectividad vía marítima con la isla de El Hierro, que acredita el interés público del mantenimiento de la ejecución contractual.

El decreto ley, tras la reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias, se constituye como un instrumento estatutariamente válido y lícito, siempre que, tal como reiteradamente ha exigido el Tribunal Constitucional (sentencias 6/1983, de 4 de febrero, F.J. 5; 11/2002, de 17 de enero, F.J. 4, 137/2003, de 3 de julio, F.J. 3, y 189/2005, de 7 julio, F.J. 3; 68/2007, F.J. 10 y 137/2011, F.J. 7), el fin que justifica la legislación de urgencia sea subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes, máxime cuando la determinación de dicho procedimiento no depende del Gobierno.

Igualmente, la extraordinaria y urgente necesidad de aprobar la medida que se incluye en este decreto ley se inscribe en el juicio político o de oportunidad que corresponde al Gobierno (sentencias del Tribunal Constitucional 61/2018, de 7 de junio, F.J. 4; 142/2014, de 11 de septiembre, F.J. 3) y esta decisión, sin duda, supone una ordenación de prioridades políticas de actuación (sentencia del Tribunal Constitucional 14/2020, de 28 de enero de 2020), y que son medidas de diversa naturaleza económica y social, que persiguen atenuar los efectos de la crisis y habilitar medios para afrontarlos de la mejor manera posible, de manera que no existe un uso abusivo o arbitrario de este instrumento normativo (sentencias del Tribunal Constitucional 61/2018, de 7 de junio, F.J. 4; 100/2012, de 8 de mayo, F.J. 8; 237/2012, de 13 de diciembre, F.J. 4 y 39/2013, de 14 de febrero, F.J. 5).

Por tanto, en la medida que se adopta, concurren, por su naturaleza y finalidad, las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad que exige el artículo 46 del mencionado Estatuto de Autonomía de Canarias como presupuestos habilitantes para la aprobación de un decreto ley.

En su virtud, en uso de la autorización contenida en el artículo 46 del citado Estatuto de Autonomía de Canarias, a propuesta del consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, previa deliberación del Gobierno en su reunión celebrada el día 27 de octubre de 2022,

#### DISPONGO:

#### **Artículo único.- Revisión de precios extraordinaria a abonar en el contrato administrativo especial para la prestación de la línea regular de cabotaje marítimo interinsular del anexo II del Decreto 9/2009, de 27 de enero, denominada Los Cristianos-La Estaca-Los Cristianos**

1. En el contrato de línea de navegación de obligación de servicio público de la línea regular de cabotaje marítimo interinsular del anexo II del Decreto 9/2009, de 27 de enero, denominada Los Cristianos-La Estaca-Los Cristianos, se procederá a una revisión de los importes a percibir por el prestatario del servicio que permita compensar el sobrecoste del transporte en la explotación de esta línea, derivado del incremento del precio del combustible, para el periodo comprendido entre los días 1 de abril y 31 de diciembre de 2022, ambos inclusive.

2. El cálculo de la revisión en el precio mensual del contrato por la subida de los precios de los combustibles se aplicará de acuerdo con un índice de variación móvil «Imed3» basado en la variación del precio del petróleo Brent europeo. El índice «Imed3» empleará el valor medio mensual del petróleo Brent europeo correspondiente a las fechas entre las que se considere calcular el incremento de costes de combustibles y el de los tres meses anteriores, y tendrá la siguiente expresión:

$$\text{Imed3} = \frac{(\text{Precio mensual petróleo Brent europeo (mes fecha revisión)})}{(\text{Precio mensual petróleo Brent europeo (tres meses antes)})}$$

No obstante, dicho valor se considerará igual a la unidad en caso de disminución del precio mensual del petróleo Brent europeo con respecto al mes de referencia.

#### DISPOSICIONES FINALES

##### **Primera.- Desarrollo y ejecución del decreto ley**

Se faculta a la persona titular de la consejería de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de transportes para dictar cuantas disposiciones generales y actos administrativos sean necesarios para el desarrollo y ejecución de este decreto ley.

##### **Segunda.- Entrada en vigor**

Este decreto ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Boletín Oficial de Canarias* y producirá efectos desde el día 1 de abril de 2022.



Parlamento de Canarias