



IX legislatura

Año 2018

Parlamento  
de Canarias

Número 414

11 de octubre

# 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.parcan.es>

## SUMARIO

### PROPOSICIONES NO DE LEY

#### EN TRÁMITE

**9L/PNL-0656 Del GP Nueva Canarias (NC), sobre establecimiento de precios máximos de referencia en rutas aéreas declaradas como Obligación de Servicio Público.** Página 1



### PROPOSICIÓN NO DE LEY

#### EN TRÁMITE

**9L/PNL-0656 Del GP Nueva Canarias (NC), sobre establecimiento de precios máximos de referencia en rutas aéreas declaradas como Obligación de Servicio Público.**

(Registro de entrada núm. 8782, de 5/10/2018).

#### Presidencia

La Mesa del Parlamento, en reunión celebrada el día 8 de octubre de 2018, adoptó el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia:

##### 1.- PROPOSICIONES NO DE LEY / PLENO

1.1.- Del GP Nueva Canarias (NC), sobre establecimiento de precios máximos de referencia en rutas aéreas declaradas como Obligación de Servicio Público.

#### Acuerdo:

En conformidad con lo establecido en el artículo 177 del Reglamento de la Cámara, se acuerda admitir a trámite la proposición no de ley de referencia, ordenar su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento y su tramitación ante el Pleno.

De este acuerdo se dará traslado al Gobierno y al autor de la iniciativa.

En ejecución de dicho acuerdo y en conformidad con lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Parlamento de Canarias, dispongo su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

En la sede del Parlamento, a 9 de octubre de 2018.- PD EL SECRETARIO GENERAL, Salvador Iglesias Machado.

## A LA MESA DE LA CÁMARA

El Grupo Parlamentario de Nueva Canarias, a instancia del diputado Román Rodríguez Rodríguez, de conformidad con lo establecido en el artículo 176 y siguientes del Reglamento del Parlamento, presenta la siguiente proposición no de ley sobre establecimiento de precios máximos de referencia en rutas aéreas declaradas como Obligación de Servicio Público, para su tramitación ante el Pleno de la Cámara

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La disposición adicional centésima cuadragésima séptima de la *Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018* estableció, con vigencia indefinida, el incremento del 50% al 75% de la bonificación de la tarifa de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo entre Canarias y el resto del territorio español para las personas residentes en las islas.

Esta norma es fruto de una enmienda presentada por Nueva Canarias en la tramitación de dicha ley, admitida en el marco de las negociaciones con el anterior Gobierno de España para aprobar los presupuestos del Estado para 2018 y que finalmente se extendió a las conexiones con otros territorios no peninsulares (Baleares, Ceuta y Melilla).

Se trata de una conquista histórica que permite reducir a la mitad el precio que hasta ahora pagaban las y los residentes canarios en sus traslados al resto del territorio del Estado, aminorando los costes derivados de la lejanía e insularidad del archipiélago. No se trata, por tanto, de ningún privilegio, sino de acercar a la ciudadanía canaria al resto del territorio español, garantizando el principio de continuidad territorial. Esta medida se sustenta en el derecho a la compensación al transporte de pasajeros que recoge el vigente artículo 6 de la Ley 19/1994, del Régimen Económico Fiscal (REF) de Canarias.

Además este aumento de la bonificación al 75% también se ha incorporado en el proyecto de ley que modifica la Ley 19/1994, de modificación del REF, que se aprobó en el Congreso de los Diputados el pasado 10 de septiembre y que se tramita en estos momentos en el Senado.

La medida ha sido un completo éxito pues entró en vigor el 16 de julio y según los datos ofrecidos por el ministro de Fomento José Luis Ábalos en el Congreso de los Diputados el pasado 12 de septiembre, a preguntas del diputado de NC Pedro Quevedo, las ventas de billetes entre Canarias y el resto del Estado han subido un 50%, con respecto al mismo periodo del año anterior.

Pero la propuesta de Nueva Canarias, en sus negociaciones con el anterior Gobierno de España, no sólo consistía en lograr la bonificación del 75% para las personas residentes en Canarias. También pretendía impedir precios abusivos en las tarifas de los vuelos regulares entre Canarias y el resto del Estado para las personas no residentes y, además, y muy especialmente, que el incremento de la bonificación no tuviera efectos perversos conllevando un aumento espurio de precios por parte de las compañías aéreas.

Por esta razón se acordó incluir en el apartado “dos” de la citada disposición adicional centésima cuadragésima séptima de la *Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado (PGE) para el año 2018*, lo siguiente:

*“Dos. Dentro del respeto a la normativa comunitaria y al principio de libertad tarifaria, las autoridades competentes en materia de competencia velarán para que las compañías prestatarias de servicios de pasajeros no establezcan pactos de colusión que incrementen los precios, pudiendo fijar al respecto, cuando razones imperiosas de interés general así lo aconsejen, precios máximos de referencia en aquellas líneas declaradas como obligación de servicio público”.*

Por tanto, ya la Ley 6/2018, de Presupuestos, impone el deber a la Administración General del Estado de establecer mecanismos de control de los precios fijados por las compañías aéreas en las rutas entre Canarias y el resto del territorio español tras aprobarse el incremento en la bonificación del 75%.

Al margen de la mejora de la deseable competencia de las compañías aéreas que operan en el archipiélago, el aumento de la demanda de viajeros que está generando la bonificación del 75%, pudiera provocar un indeseado aumento de los precios en los trayectos de Canarias con el territorio peninsular, que en nuestra opinión ya son demasiado elevados.

Siendo rigurosos no conocemos datos empíricos que nos permitan concluir que desde el 16 de julio, fecha en que se inició el incremento de la bonificación, se haya producido un aumento de los precios de las tarifas de los servicios aéreos regulares entre Canarias y el resto del Estado. Por eso hemos solicitado al Ministerio de Fomento, a través del diputado Pedro Quevedo, que nos proporcione información de la evolución de dichos precios comparándolos con los del mismo periodo del año pasado.

En todo caso, el incremento al 75% de la bonificación en las tarifas regulares no puede significar una captación de rentas por parte de las compañías aéreas con un aumento artificial de los precios de los trayectos. Este incremento de precios provocaría varios efectos negativos. Por un lado, supondría un mayor gasto para la Administración, pues cuanto mayor sea el precio mayor es la compensación del 75% que abona el Estado a las compañías aéreas. En segundo lugar, empeoraría la situación para viajar de canarios y familiares de éstos que por diversas razones (laborales, de estudios o personales) se han tenido que residenciar en el resto del territorio español y, por tanto, no tienen acceso a la reducción de las tarifas. Y en tercer lugar, podría perjudicar a aquel turismo peninsular que viaja

a Canarias en vuelo regular, aunque es cierto que la mayor parte de estos visitantes lo hacen en vuelos chárter, de bajo coste o en paquetes turísticos, que incluyen el precio del traslado, con lo que no se verían tan afectados por un posible incremento de la tarifa en los servicios regulares de las líneas aéreas que viajan a las islas.

Por ello enfatizamos que para el que el incremento de la bonificación no tenga efectos indeseados, el Gobierno de España debe implementar los mecanismos previstos en el apartado “dos” de la disposición adicional centésima cuadragésima séptima.

Una posible medida de control sería la publicación continuada de la evolución de los precios en los trayectos que operan entre la península con Canarias. En el año 2013 la ministra de Fomento Ana Pastor anunció la puesta en marcha del Observatorio de precios y conectividad con Canarias y Baleares, que publicó un informe ese año y que luego desapareció. De hecho, en la web del Ministerio de Fomento existen nueve observatorios de diversa índole y no se hace referencia a éste que comentamos. Creemos necesario que el Ministerio de Fomento establezca un seguimiento de la actuación de los operadores aéreos en estas rutas y que esta información sea transparente.

Otra medida imprescindible que el Gobierno de España está obligado a adoptar es un mayor control de la competencia y de prevención y persecución de pactos de colusión de las compañías aéreas para subir precios. Esta tarea le corresponde al organismo regulador del buen funcionamiento de la competencia en los mercados, es decir, a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (Cnmc). Esta Comisión debe evitar acuerdos de precios entre los operadores aéreos y, caso que existan, iniciar expedientes sancionadores de acuerdo con la legislación vigente.

Pero estas medidas se nos antojan insuficientes y, además, a menudo es difícil de demostrar un supuesto pacto ilícito de precios entre las compañías. Por ello desde Nueva Canarias nos inclinamos por establecer precios máximos de referencia en aquellas líneas de conexión de Canarias con el resto de España declaradas como Obligaciones de Servicio Público, tal como posibilita la disposición que comentamos de la Ley presupuestaria para 2018.

Ya el artículo 103 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, establece:

*“El Gobierno procederá a la declaración de obligaciones de servicio público con los tráficos aéreos interinsulares y, en su caso, en los tráficos aéreos de los archipiélagos con el territorio peninsular; en ambos supuestos de acuerdo con lo previsto en el Reglamento (CEE) 2408/92, del Consejo, de 23 de julio. Esta declaración se realizará previa audiencia a los gobiernos de Canarias y de las islas Baleares. Esta medida será de aplicación a Melilla y, en su caso, a Ceuta en el tráfico con el territorio peninsular”.*

Al amparo de esta norma, el 10 de julio de 1998, el Consejo de Ministros aprobó un acuerdo por el que se declaraban Obligaciones de Servicio Público (OSP) la mayoría de las rutas aéreas entre las Islas Canarias, concretamente 13 trayectos. Este sistema de OSP, actualizado posteriormente en el año 2006 y en el año 2011, tiene como objetivo garantizar, para las rutas interinsulares del archipiélago canario, una prestación mínima de servicios aéreos regulares en términos de continuidad, regularidad, tarifas y capacidad mínima.

Tal como señala el acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de octubre de 2011, el sistema de OSP “*pretendía estructurar un sistema de transportes que facilitase la movilidad de ciudadanos canarios concibiendo las siete islas que componen la comunidad como una unidad administrativa, económica, y política, para lo cual el sistema de transporte aéreo que se estableciese debería integrar el espacio geográfico de las siete islas, permitiendo desplazamientos rápidos y eficientes entre todas ellas y desde todas las islas a las dos islas capitalinas, donde se sitúan la mayor parte de centros económicos, educativos, sanitarios, administrativos, culturales, etc., de la comunidad*” (BOE n.º 290 de 2 de diciembre de 2011).

Estamos hablando de Obligaciones de Servicio Público que en la Unión Europea se denominan “abiertas”, en trayectos que no son deficitarios pero donde se establecen precios máximos de referencia, junto con otras condiciones tales como frecuencia mínima, horarios y número de plazas ofrecidas. En esta situación se encuentran la mayoría de los trayectos aéreos interinsulares, a excepción de cuatro rutas (“OSP restringidas”) que sí son deficitarias y donde se subvenciona desde la Administración del Estado a la compañía que presta el servicio.

Dicho con palabras de la Comisión Europea referidas a las Obligaciones de Servicio Público:

*“16.- Una particularidad importante de las OSP en el sector del transporte aéreo es la clara distinción entre el régimen de OSP que establece las condiciones para explotar una determinada ruta y el contrato que otorga un derecho exclusivo (con o sin indemnización) a un operador. La imposición de una OSP en el sector del transporte aéreo no autoriza necesaria y automáticamente al Estado miembro a restringir el acceso a la ruta aérea a un único operador ni a otorgar indemnizaciones como contrapartida (las llamadas ‘OSP restringidas’). Si una compañía aérea muestra su voluntad de explotar la ruta sin exclusividad ni indemnización, el acceso a ella debe seguir abierto a cualquier compañía que respete las condiciones de la OSP (las llamadas ‘OSP abiertas’).”* (Comunicación de la Comisión Europea. Directrices interpretativas sobre el Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. Obligaciones de servicio público (2017/C 194/01).

Por tanto, en los tráficos aéreos interinsulares de Canarias ya está establecida la Obligación de Servicio Público y existe un importe máximo de la tarifa (precio) para cada trayecto que no puede ser superado por ninguna compañía aérea.

Lo que pretendemos es activar la disposición adicional centésima cuadragésima séptima de la Ley 6/2018, de PGE, para iniciar el procedimiento de declarar OSP los trayectos aéreos de las islas con el resto del territorio del Estado porque existen, en nuestra opinión, “razones imperiosas de interés general” que así lo aconsejan. Esto es lo

único que puede permitir imponer unos topes de precios que los operadores no pueden superar, tal como existen en las rutas interinsulares.

En estos momentos existen en la Unión Europea 176 rutas declaradas OSP, de las que 20 se sitúan en España: 13 en Canarias; 4 en Baleares; 2 en Extremadura y 1 en Andalucía.

Las OSP en la Unión vienen reguladas por el *Reglamento (CE) nº1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad*.

Concretamente su artículo 16 se refiere a los principios generales de las OSP de la siguiente manera:

“*16.1. Todo Estado miembro, tras consultar a otros Estados miembros interesados y después de haber informado a la Comisión, a los aeropuertos de que se trate y a las compañías aéreas que operen en ese trayecto, podrá imponer la obligación de servicio público en relación con servicios aéreos regulares entre un aeropuerto situado en la Comunidad y un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo de su territorio o en una ruta de baja densidad de tráfico que sirva a un aeropuerto de su territorio, cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región servida por el aeropuerto. (...) Los requisitos impuestos a la ruta sujetos a dicha obligación de servicio público se establecerán de manera transparente y no discriminatoria*”.

Y en el apartado 8 de ese mismo artículo se deja perfectamente claro el carácter “abierto” de estas OSP al señalar: “*Cuando, de conformidad con lo dispuesto en los apartados 1 y 2, se haya impuesto una obligación de servicio público, se permitirá a todas las demás compañías aéreas comunitarias iniciar en cualquier momento la realización de servicios aéreos regulares que cumplan con todos los requisitos de la obligación de servicio público*”.

La puesta en práctica de esta medida tiene amparo jurídico en el artículo 138.1 de la Constitución española, referido a que el Estado debe garantizar la realización efectiva del principio de solidaridad, con atención particular a las circunstancias derivadas del hecho insular. Además de la reiteradamente citada disposición adicional centésima cuadragésima séptima de la Ley 6/2018, de PGE.

Por su parte, el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la UE, que reconoce a Canarias como región ultraperiférica, constituye el fundamento jurídico de un tratamiento específico de estas regiones en el seno de la UE. De manera que se reconoce que dada la situación estructural social y económica caracterizada por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, orografía, etc., factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, se adopten medidas específicas para modular la aplicación de las políticas europeas comunes, como son, entre otras, la política de transportes e infraestructuras de puertos y aeropuertos.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Nueva Canarias presenta la siguiente:

#### PROPOSICIÓN NO DE LEY

*El Parlamento de Canarias insta al Gobierno de Canarias a que se dirija al Gobierno de España para:*

*1.- Que el Ministerio de Fomento establezca un procedimiento de seguimiento de la evolución de los precios en las rutas entre Canarias y el resto del Estado y que esta información sea transparente y accesible por parte de la ciudadanía.*

*2.- Que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia fiscalice el proceso de construcción de precios en las conexiones aéreas del archipiélago canario con el resto del territorio español, garantizando la competencia y velando para que las compañías aéreas no establezcan pactos de colusión que incrementen los precios, adoptando las correspondientes medidas sancionadoras si esto sucediera.*

*3.- Que inicie el procedimiento para imponer Obligaciones de Servicio Público a los trayectos aéreos entre Canarias y el resto del Estado que permitan establecer precios máximos de referencia de obligado cumplimiento por las líneas aéreas.*

En Canarias, a 3 de octubre de 2018.- EL PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO NUEVA CANARIAS, Román Rodríguez Rodríguez.

