



X legislatura

Año 2020

Parlamento  
de Canarias

Número 486

16 de diciembre

# 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

### INFORMES Y AUDIENCIAS A EMITIR POR EL PARLAMENTO DE CANARIAS

INFORMES APROBADOS

**10L/IAE-0001** Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021. Página 1



### INFORME A EMITIR POR EL PARLAMENTO DE CANARIAS

INFORME APROBADO

**10L/IAE-0001** *Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.*

*(Publicación: BOPC núm. 471, de 4/12/2020).*

#### **Presidencia**

El Pleno del Parlamento de Canarias, en sesión celebrada el día 11 de diciembre de 2020, emitió el informe en relación con el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

De conformidad con lo establecido 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 11 de diciembre de 2020.- EL SECRETARIO GENERAL (*P.D. del presidente, Resolución de 27 de junio de 2019, BOPC núm. 7, de 28/6/2019*), Salvador Iglesias Machado.

## INFORME

Visto que el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2021 ha sido remitido por la Mesa del Congreso de los Diputados al Parlamento de Canarias, a los efectos previstos en la disposición adicional tercera de la Constitución y en el artículo 167 del Estatuto de Autonomía de Canarias, por lo que se refiere a la posible modificación del Régimen Económico y Fiscal del archipiélago canario.

Visto el Acuerdo del Parlamento de Canarias, de 1 de diciembre de 2020, por el que se acuerda recabar el parecer del Gobierno respecto del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

Visto el informe sobre el parecer del Gobierno de Canarias respecto del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

Visto que la Comunidad Autónoma de Canarias goza de un régimen económico y fiscal especial, propio de su acervo histórico, constitucional y estatutariamente reconocido, que está justificado por sus hechos diferenciales, tales como el carácter insular, la lejanía, las especiales condiciones geográficas, geológicas y climáticas, así como la escasez de recursos y que comprende una serie de medidas económicas y fiscales que tienen como objetivo promover la expansión económica y social de Canarias y compensar las dificultades derivadas de su condición de región ultraperiférica.

Dicho régimen está basado, tal y como se recoge en el artículo 166 del Estatuto de Autonomía de Canarias, en la libertad comercial de importación y exportación, en la no aplicación de monopolios, en las franquicias fiscales estatales sobre el consumo, y en una política fiscal diferenciada y con una imposición indirecta singular, que se deriva del reconocimiento de las islas Canarias como región ultraperiférica en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Las normas principales que regulan el Régimen Económico y Fiscal de Canarias son la *Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias*, de la que destaca el establecimiento de una imposición indirecta diferenciada y menor que en el resto del Estado, a través del impuesto general indirecto de Canarias, al que dedica su libro I; y la *Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias*, que contiene un conjunto de medidas económicas e incentivos fiscales destinados a compensar de forma directa la lejanía y la insularidad y a promover el desarrollo y la cohesión económica, social y territorial de Canarias, y entre las que destacan, en su título I, las establecidas en el ámbito del transporte, como las reducciones o bonificaciones sobre las tasas portuarias y aeroportuarias que persiguen lograr una competitividad con los puertos y aeropuertos de uso alternativo (artículo 4 de la ley) y las ayudas al transporte regular de viajeros (artículo 6 de la ley).

Analizado el texto íntegro del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, únicamente hay tres aspectos que pudieran tener incidencia en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias: el artículo 68 del citado proyecto de ley al modificar el artículo 70.Dos de la *Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido*, regulador de la regla de cierre del lugar de realización de las prestaciones de servicios; la disposición final vigésima sexta que modifica la *Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013*, en lo que se refiere a las subvenciones al transporte marítimo y aéreo para residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla; y la disposición final vigésima cuarta. Modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que pasamos a examinar:

**A)** En lo relativo al artículo 68 del proyecto de ley que modifica el artículo 70.Dos de la *Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido*.

El artículo 68 del proyecto de ley dispone lo siguiente:

«Con efectos desde la entrada en vigor de esta ley y vigencia indefinida, se modifica el apartado Dos del artículo 70 de la *Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido*, que queda redactado de la siguiente forma:

Dos. Asimismo, se considerarán prestados en el territorio de aplicación del impuesto los servicios que se enumeran a continuación cuando, conforme a las reglas de localización aplicables a estos servicios, no se entiendan realizados en la comunidad, islas Canarias, Ceuta o Melilla, pero su utilización o explotación efectivas se realicen en dicho territorio:

1.º Los enunciados en el apartado Dos del artículo 69 de esta ley, cuyo destinatario sea un empresario o profesional actuando como tal.

2.º Los de mediación en nombre y por cuenta ajena cuyo destinatario sea un empresario o profesional actuando como tal.

3.º Los de arrendamiento de medios de transporte.

4.º Los prestados por vía electrónica, los de telecomunicaciones, de radiodifusión y de televisión<sup>14</sup>.º Las prestaciones de servicios a que se refiere el número 2.º del apartado uno del artículo 20 de esta ley cuando no estén exentas de acuerdo con dicho precepto».

La existencia en Canarias de un régimen económico fiscal distinto del que se aplica en el resto del territorio español, afecta tanto a la imposición directa como a la indirecta. En esta última, el impuesto general indirecto canario (en adelante IGIC), es el máximo exponente de esta distinción, pues, no siendo Canarias territorio de aplicación del impuesto sobre el valor añadido (en adelante IVA), el gravamen general sobre el consumo lo constituye el IGIC.

La coexistencia de ambas figuras tributarias en el territorio español ha estado marcada siempre por una imprescindible armonización fiscal que evite, en cualquier caso, una doble o nula imposición. La ejecución de esta necesaria armonización se lleva a cabo a través de las reglas de localización de los hechos imponible por las operaciones interiores, ya que es preciso ubicar la realización de estas operaciones en territorio español en un único lugar, de manera que las mismas solo estén sujetas a un único impuesto, o el IVA o el IGIC.

En este sentido, para localizar las prestaciones de servicios existen tres reglas en ambos impuestos, una regla general, unas reglas especiales y la conocida como “regla de cierre”; esta última funciona en el IVA como una tercera vía de localización para determinados servicios, pero en el IGIC como una deslocalización de esos mismos servicios en el territorio canario.

Esta íntima vinculación entre las reglas de localización de ambos tributos, implica que un cambio en las aplicables en el IVA requiera, en la mayoría de los casos, la correspondiente modificación de las reglas de localización en el IGIC, para evitar una doble imposición o una no imposición. Esto último es lo que se produciría con la modificación de la regla de cierre en el IVA contenida en el artículo 68 del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, si no se modifica correlativamente la regla de cierre en el IGIC.

Como señala el informe de la Consejería de Hacienda, Presupuestos y Asuntos Europeos, una vez analizadas las distintas situaciones de tributación en aplicación de las reglas de cierre en el IVA y en el IGIC, según la normativa de aplicación, se concluye que la modificación de la regla de cierre en el IVA sin la correlativa modificación de la regla de cierre en el IGIC, conduciría a situaciones de no sujeción, proponiéndose para resolver esta situación la modificación de la regla de cierre contenida en el artículo 17.Tres.Dos de la *Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias*.

**B)** En lo relativo a la disposición final vigésima sexta, que modifica los apartados Dos a Cuatro y Seis de la disposición adicional décima tercera de la *Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013*.

La disposición final vigésima sexta del proyecto de ley establece:

«Con efectos desde la entrada en vigor de esta ley y vigencia indefinida se modifica la *Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013*, de la siguiente forma:

**Uno.** Se da nueva redacción a los apartados Dos a Cuatro de la disposición adicional décima tercera, que quedan redactados como sigue:

Disposición adicional décima tercera. Subvenciones al transporte marítimo y aéreo para residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

(...)

Dos. El porcentaje de bonificación aplicable en los billetes de transporte marítimo, con vigencia indefinida, para los trayectos directos, ya sean de ida o de ida y vuelta, entre las comunidades autónomas de Canarias y las Illes Balears y las ciudades de Ceuta y Melilla, respectivamente, y el resto del territorio nacional será del 75% de la tarifa del servicio regular de transporte, y en los viajes interinsulares será del 50% de dicha cuantía.

A estos efectos, se considera trayecto directo aquel que se realiza desde el puerto del punto de origen en los archipiélagos, Ceuta o Melilla, al de destino en el resto del territorio nacional y viceversa, sin escalas intermedias o, caso de haberlas, cuando no superen las doce horas de duración, salvo aquellas que vinieran impuestas por las necesidades técnicas del servicio o por razones de fuerza mayor.

Cuando concurren los supuestos de acumulación en un mismo trayecto de varias bonificaciones compatibles, gestionadas por la Administración General del Estado, el porcentaje de bonificación total aplicable no podrá exceder en ningún caso del 85% de la tarifa del servicio regular de transporte.

Tres. El porcentaje de bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros, entre las comunidades autónomas de Canarias e Illes Balears y las ciudades de Ceuta y Melilla, respectivamente, y

el resto del territorio nacional será, con vigencia indefinida, del 75% de la tarifa del servicio regular de transporte por cada trayecto directo de ida o de ida y vuelta, y en los viajes interinsulares será, asimismo, del 75% de dicha cuantía.

A estos efectos, se considera trayecto directo de ida aquel que se realiza desde el aeropuerto o helipuerto del punto de origen en los archipiélagos, Ceuta o Melilla, al de destino final, distinto del anterior, en el territorio nacional y viceversa, sin escalas intermedias o con escalas, siempre que estas no superen las 12 horas de duración, salvo aquellas que vinieran impuestas por las necesidades técnicas del servicio o por razones de fuerza mayor.

A los efectos de esta bonificación, del importe de la tarifa del servicio regular de transporte se deducirá el importe 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.

Cuatro. La condición de residente en las comunidades autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las ciudades de Ceuta y Melilla a los efectos de las bonificaciones reguladas en esta disposición se acreditará mediante el certificado de empadronamiento en vigor.

Reglamentariamente podrán establecerse otros medios para la acreditación de la condición de residente, en sustitución del previsto en este apartado o como adicionales de este.

Con independencia del medio utilizado para la comercialización de los billetes en los trayectos bonificados, no se solicitará al pasajero información sobre su condición de residente hasta la fase final del proceso de compra, justo antes de que, en el caso de residencia en los territorios no peninsulares, deba procederse a verificar el cumplimiento de dicho requisito para realizar el pago y emitir el billete”.

**Dos.** Se da nueva redacción al apartado Seis de la disposición adicional décima tercera, que queda redactado como sigue:

“Seis. Cuando el cumplimiento de los requisitos exigidos para ser beneficiario de estas subvenciones no pueda acreditarse a través de la Plataforma de Intermediación conforme a lo previsto en el apartado Cinco, dichos requisitos se acreditarán por cualquiera de los medios previstos en la normativa de aplicación. A estos efectos, el certificado de empadronamiento se ajustará a lo previsto reglamentariamente en la normativa de desarrollo de estas bonificaciones.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando por incidencias técnicas sobrevenidas no haya podido acreditarse a través de la Plataforma de Intermediación el cumplimiento de los referidos requisitos en las 24 horas anteriores al inicio programado de un servicio regular de transporte marítimo, las compañías marítimas podrán optar, a su riesgo y ventura, por obtener la acreditación justificativa de beneficiario mediante consulta telemática realizada dentro de las 48 horas posteriores a la resolución de la incidencia”.

En referencia al último párrafo del apartado dos, que viene a establecer que el porcentaje de bonificación no podrá exceder en ningún caso del 85% de la tarifa, es necesario resaltar que actualmente existen bonificaciones adicionales y acumulables a la de residencia por:

a) Ser miembro de familia numerosa general establecida por ley, en cuyo caso los integrantes de la misma tienen una bonificación adicional del 20%, es decir, que la acumulación establece un máximo bonificable del 70% (50% por residente canario + 20% por familia numerosa general) en los trayectos Península-Canarias o a la inversa, con lo que la redacción dada no perjudica a los mismos respecto de la situación actual.

Para los trayectos interinsulares, dado que además de la bonificación del 50% establecida en el artículo 6.1.a) de la *Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias*, la Comunidad Autónoma de Canarias también abona un 25% adicional, tenemos que, en la situación actual, los miembros de una familia numerosa general abonan un 5% del importe, o lo que es lo mismo, la bonificación acumulada es del 95% del importe, con lo que la redacción dada les perjudica respecto de la situación actual para los trayectos interinsulares, ya que en la situación actual abonan un 5% y con la nueva redacción tendrían que abonar un 15% del importe del billete.

b) Ser miembro de familia numerosa especial establecida por ley, en cuyo caso los integrantes de la misma tienen una bonificación adicional del 50%, es decir, que la acumulación establece un máximo bonificable del 100% (50% por residente canario + 50% por familia numerosa general) en los trayectos Península-Canarias o a la inversa, con lo que la redacción dada perjudica a los mismos respecto de la situación actual, ya que en la situación actual no abonan nada y con la nueva redacción tendrían que abonar un 15% del importe del billete.

Para los trayectos interinsulares abonarían un 15%, con lo que la situación es de perjuicio respecto de la situación actual en que abonan 0% del importe.

c) Tener la condición de militar, en cuyo caso la bonificación adicional es la misma que en el supuesto b) anterior respecto de la familia numerosa especial, con lo que tendrían que abonar, tanto en trayectos Península-Canarias o a la inversa como en interinsulares el 15% del importe del billete (bonificación máxima del 85% del importe).

Aunque esta modificación no incumple lo dispuesto en el artículo 6 de la mencionada Ley 19/1994, de 6 de julio, sí supone una diferencia negativa respecto a la situación actual para los colectivos residentes citados.

Por lo que se refiere a la nueva redacción dada al apartado Cuatro de la disposición adicional décima tercera de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2013, que viene a establecer que el residente canario no manifestará su condición hasta la finalización del proceso de adquisición de los billetes, lo que debería comportar que el precio del billete no se pueda ver alterado al alza, ya que la bonificación se aplica al final del proceso, se considera que ello no perjudica al viajero residente canario ni resulta dicha redacción contradictoria al artículo 6 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias; por lo que se informa favorablemente.

C) Respecto de la disposición final vigésima cuarta. Modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Con efectos desde la entrada en vigor de esta ley y vigencia indefinida se modifica el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, de la siguiente forma:

Se da nueva redacción a la letra e) del artículo 208, resaltando en negrita los cambios, que queda redactado como sigue:

“Artículo 208. Cuota íntegra.

(...)

e) En los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y de vehículos en régimen de pasaje transportados en buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago, los coeficientes serán el 20% de los indicados en el ordinal 1.º de la letra a) o de los que resulten de aplicar las letras b) o c). **En el caso del archipiélago canario, estos coeficientes reducidos serán del 30% y se aplicarán exclusivamente en los supuestos de vehículos en régimen de pasaje y en los supuestos de pasajeros en régimen de transporte residentes en la comunidad autónoma canaria, transportados en buques integrados en servicios marítimos interinsulares en el citado archipiélago.** De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y evitar los efectos que tienen para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad”.

En cuanto a esta modificación se concluye una mayor tasa de pasaje aplicable en los servicios marítimos interinsulares en el archipiélago canario (30 % respecto a 20 % en el archipiélago balear) y, además, en el caso de la tasa aplicable a los pasajeros en régimen de transporte, el coeficiente reductor de la tasa solo se aplicaría a pasajeros residentes cuando ese requisito de residencia no es aplicable en los otros archipiélagos.

Por tanto, la nueva regulación empeora la situación actual para los residentes y también para los no residentes que se trasladen por vía marítima entre las islas, si bien no vulnera lo establecido en el artículo 4 de la Ley 19/1994, de modificación del REF, y específicamente el artículo 4.4.

El artículo 4.4 establece lo siguiente:

“4.4. Para lograr la competitividad de los puertos y aeropuertos con respecto de otros que por su cercanía geográfica puedan resultar de uso alternativo, en Canarias se establecerán reducciones o bonificaciones sobre las tasas portuarias y aeroportuarias respecto a las vigentes a nivel nacional, logrando la competitividad con los puertos y aeropuertos de uso alternativo. A estos efectos se prestará especial atención a las tasas vinculadas al tráfico de contenedores”.

En este sentido se considera que la DF 24.<sup>a</sup> no está modificando la normativa que regula el REF respecto a reducciones o bonificaciones sobre las tasas portuarias, en la medida en que dicho artículo 4.4 está dirigido a garantizar la competitividad entre los puertos de Canarias de titularidad estatal con otros puertos de uso alternativo del Estado y la modificación del citado artículo 208 e) respecto al coeficiente corrector se aplica al pasaje en los servicios marítimos interinsulares.

Pero es que además esta modificación de la tasa de pasaje ha sido incorporada en el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2021 a solicitud de las Autoridades Portuarias de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas para permitir la sostenibilidad financiera de los puertos de titularidad estatal en Canarias. Este incremento de las tasas de pasaje va unido a una reducción de las tasas de buque y de mercancía por parte de las

autoridades portuarias con el objeto de hacer más competitivos a los puertos canarios de titularidad estatal respecto a terceros de otro ámbito geográfico, al mismo tiempo que mantiene su estabilidad presupuestaria, aunque no es este informe el lugar para opinar sobre la política de precios y la competitividad de los puertos canarios titularidad estatal.

Por tanto, la DF 24.<sup>a</sup> tampoco modifica el artículo 4.6 de la Ley 19/1994, que defiende la importancia de los puertos canarios de titularidad estatal y que estén declarados de interés general.

El artículo 4.6 reza así:

“4.6. Los puertos y aeropuertos de titularidad estatal existentes en Canarias que de conformidad con la legislación vigente están declarados de interés general se consideran a todos los efectos instrumentos esenciales para la integración económica y social de Canarias, ya que contribuyen a su conectividad, vertebración, cohesión social y desarrollo económico. A tal efecto, por la Administración del Estado se garantizará el mantenimiento de la calificación de los mismos como puertos y aeropuertos de interés general, así como el desarrollo de las inversiones necesarias, no solo para que estas instalaciones se conserven en condiciones adecuadas de uso, explotación y operatividad, sino también las precisas para la adaptación de dichas infraestructuras 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 las islas no capitalinas.

Los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias son igualmente infraestructuras esenciales para la integración económica y social de Canarias ya que, bien por sí mismos o por la interconexión con tráfico que se generan o tienen su destino en puertos de interés general del Estado, contribuyen a la conectividad, vertebración, cohesión social y desarrollo económico de Canarias”.

Por todo lo expuesto, el Parlamento de Canarias emite el siguiente informe:

**Primero.-** Se manifiesta el parecer favorable al artículo 68 del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, que modifica el apartado Dos del artículo 70 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, regulador de la regla de cierre del lugar de realización de las prestaciones de servicios en el IVA, siempre que se modifique al mismo tiempo el artículo 17.Tres.Dos de la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias, regulador de la regla de cierre del IGIC, proponiendo la siguiente redacción:

“Dos. Asimismo, se considerarán prestados en el territorio de aplicación del Impuesto los servicios que se enumeran a continuación cuando, conforme a las reglas de localización aplicables a estos servicios contenidas en el presente artículo, no se entiendan realizados en la Unión Europea, pero su utilización o explotación efectivas se realicen en el territorio de aplicación del impuesto:

1.º Los enunciados en el apartado Uno.3 de este artículo, cuyo destinatario sea un empresario o profesional actuando como tal.

2.º Los de mediación en nombre y por cuenta ajena cuyo destinatario sea un empresario o profesional actuando como tal.

3.º Los de arrendamiento de medios de transporte.

4.º Los prestados por vía electrónica, los de telecomunicaciones, de radiodifusión y de televisión”.

**Segundo.-** Manifiestar el parecer favorable a la disposición final vigésima sexta del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, que modifica los apartados Dos a Cuatro y Seis de la disposición adicional décima tercera de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013, relativa a las subvenciones al transporte marítimo y aéreo para residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

Aunque la introducción de un nuevo párrafo tercero en el apartado Dos de la disposición adicional décima tercera no incumple lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, efectivamente supone una situación más negativa que la actualmente reconocida en la aplicación de la acumulación de bonificaciones para determinados colectivos de residentes, por lo que se propone que se mantenga la redacción original, y estando conforme con el resto de la disposición.

**Tercero.-** Manifiestar su parecer de que la disposición final vigésima cuarta del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, que modifica la letra e) del artículo 208 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, no modifica la regulación establecida en la Ley 19/1994, de 6 de julio, del Régimen Económico y Fiscal, específicamente en su artículo 4. En este sentido, manifiesta su opinión favorable.

No obstante, en cuanto reduce las bonificaciones a la tasa de pasaje aplicable en los servicios marítimos interinsulares en el archipiélago canario, empeorando la situación actual tanto para el pasaje residente como el no

residente, con consecuencias en la movilidad interinsular y la economía de las islas en las que la principal entrada de viajeros es por vía marítima, se entiende que debe de ser corregido de forma que se vuelva a la situación anterior a la redacción dada por la disposición final vigésima cuarta del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

En la sede del Parlamento, a 11 de diciembre de 2020.- EL SECRETARIO PRIMERO, Jorge Tomás González Cabrera.  
EL PRESIDENTE, Gustavo Adolfo Matos Expósito.



Parlamento de Canarias

---

