

DOCUMENTOS

**LA SUPRESIÓN DE LAS BONIFICACIONES A LAS TASAS
DE UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LAS INSTALACIONES
PORTUARIAS EN LOS PUERTOS INSULARES Y
DE CEUTA Y MELILLA EN EL PROYECTO DE LEY DE
MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE,
DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE
SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL**

Autora: *Adriana Fabiola Martín Cáceres*
Universidad de La Laguna

DOC. N.º 5/10



INSTITUTO DE
ESTUDIOS
FISCALES

N.B.: Las opiniones expresadas en este documento son de la exclusiva responsabilidad de la autora, pudiendo no coincidir con las del Instituto de Estudios Fiscales.

ÍNDICE

- I. CONTEXTUALIZACIÓN: LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, COMO BASE PARA LA CONFORMACIÓN DE UN RÉGIMEN ECONÓMICO ESPECÍFICO DE LOS PUERTOS CANARIOS DE INTERÉS GENERAL
 1. Los principios y medidas específicas contenidas en el texto legislativo
 2. La exención y las bonificaciones establecidas en la Ley 48/2003. Especial referencia al artículo 27.4
 3. Las bonificaciones a las tasas portuarias como manifestación del diferencial fiscal favorable a Canarias: cobertura normativa constitucional y proyección del artículo 299.2 TCE
- II. LA INCIDENCIA DEL PROYECTO DE LEY EN EL RÉGIMEN VIGENTE DE LOS PUERTOS CANARIOS DE INTERÉS GENERAL
 1. Alcance de la modificación en cuanto al régimen económico de los puertos de interés general
 2. Incidencias en el conjunto de principios y medidas específicas en relación con los puertos canarios de interés general
 3. El incremento del coste de transporte marítimo derivado de la supresión de las bonificaciones y exenciones de la tasa del buque, la tasa del pasaje y la tasa de la mercancía
- III. EL DICTAMEN MOTIVADO DE LA COMISIÓN EUROPEA: LA SUPUESTA VULNERACIÓN DEL DERECHO COMUNITARIO COMO ORIGEN DE LA SUPRESIÓN DE LAS BONIFICACIONES EN EL PROYECTO DE LEY
 1. El contenido del Dictamen: las bonificaciones que se consideran contrarias al Derecho Comunitario y las razones de la objeción
 2. El Dictamen de la Comisión Europea: análisis crítico
- IV. EL DESARROLLO DE UN RÉGIMEN ECONÓMICO ESPECÍFICO PARA LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DE CANARIAS COMO REGIÓN ULTRAPERIFÉRICA EUROPEA: UN FUTURO POSIBLE
 1. La justificación de un régimen económico específico de los puertos canarios de interés general en el marco de la estrategia europea para las regiones ultraperiféricas
 2. La consolidación de las bonificaciones de las tasas portuarias previstas en la legislación vigente como pieza del Régimen económico-fiscal canario

CONCLUSIONES FINALES

PROPUESTAS

RESUMEN

El presente trabajo tiene por objeto analizar las consecuencias que se derivan de la supresión de la exención prevista en el artículo 24.5 / A) b) y las bonificaciones del artículo 27.4 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, prevista en la modificación parcial del citado texto legislativo que se ha iniciado en el Congreso de los Diputados. Asimismo, se estudia la adecuación de la medida a los principios que inspiran la ordenación jurídica de los ámbitos económicos y sociales del archipiélago canario desarrollada al amparo del artículo 138 y Disposición Adicional Tercera de la Constitución española y del artículo 299.2 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea tras su modificación por el Tratado de Ámsterdam. El examen de la dimensión europea de dicha ordenación reviste especial interés dado que la supresión proyectada tiene su origen, al parecer, en el Dictamen motivado 226 5112/2005 (“Régimen de derechos portuarios instaurados en España en la Ley 48/2003 de Régimen económico y de prestación de servicios de los Puertos”), emitido por la Comisión Europea en abril de 2008 por el que se consideran no ajustadas al Derecho Comunitario algunas de las citadas bonificaciones.

Palabras clave: tasa del buque, tasa de la mercancía, tasa del pasaje, exención, bonificación, puertos de interés general, condición ultraperiférica, diferencial fiscal, solidaridad, competitividad, autofinanciación, Régimen económico-fiscal de Canarias.

I. CONTEXTUALIZACIÓN: LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, COMO BASE PARA LA CONFORMACIÓN DE UN RÉGIMEN ECONÓMICO ESPECÍFICO DE LOS PUERTOS CANARIOS DE INTERÉS GENERAL

El pasado 27 de marzo de 2009, el Consejo de Ministros acordó remitir al Congreso de los Diputados para su tramitación el Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general (en adelante, Ley 48/2003)¹, por el que se modifica su Título I, relativo al régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, su Título III, que regula la prestación de servicios en los puertos de interés general así como algunos preceptos aislados de la mencionada Ley, además de otros de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y la Marina Mercante. Dicha modificación contempla la eliminación de determinadas exenciones y bonificaciones aplicables a las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias aplicables en los puertos insulares así como en los de Ceuta y Melilla integrantes del sistema de puertos de interés general. Ha de advertirse que aun cuando la supresión proyectada afecta a los puertos mencionados, se analiza especialmente su incidencia en el régimen de los puertos canarios de interés general en coherencia con el enfoque adoptado de la condición ultraperiférica de esta región. Por ello, las menciones a los citados beneficios fiscales se realizan generalmente con referencia a dicho territorio².

1. Los principios y medidas específicas contenidas en el texto legislativo

El objetivo de la reforma legislativa acometida en su momento por la Ley 48/2003, declarado en su Exposición de Motivos, fue la de adaptar la normativa preexistente –Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante de 1992– a la situación derivada del reforzamiento, en la década precedente, de los puertos comerciales como elementos esenciales del sistema de transporte de interés general así como de su importancia estratégica para el desarrollo de la economía productiva y del comercio exterior particularmente para un país periférico como España. A tal fin, la citada ley introduce una serie de mecanismos dirigidos a potenciar la calidad y eficacia en la prestación de los servicios portuarios y comerciales mediante la reducción global efectiva del coste del paso de las mercancías por los puertos, en línea con la política europea de transportes. Tales mecanismos se dirigen particularmente a fomentar el cabotaje comunitario y potenciar las ventajas de la situación geoestratégica de los puertos españoles para el tráfico marítimo internacional y su competitividad.

El interés que para los fines del presente análisis tiene el marco normativo así introducido radica en que permite sentar las bases para la conformación de un régimen económico específico de los puertos canarios de interés general. Dichas bases aparecen formuladas ya en la Exposición de Motivos y desarrolladas en su articulado. Así, entre los principios que inspiran la regulación del régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal revisten particular importancia, desde esta perspectiva, la solidaridad entre los organismos públicos portuarios, autofinanciación del sistema portuario y mejora en la competitividad de los puertos de interés general. Tales principios se condicionan y limitan recíprocamente en la configuración del régimen de las tasas resultante, si tenemos en cuenta el contenido de cada uno de ellos. En efecto:

El sistema portuario estatal responde al principio de solidaridad entre los organismos públicos portuarios. Dicha solidaridad comporta la exigencia de atender en particular a las especiales condiciones

¹ Publicado en el *Boletín Oficial de las Cortes Generales* de 17 de abril de 2009.

² La investigación tiene su origen en el dictamen elaborado a petición de la Fundación Empresa-Universidad de La Laguna en el marco del convenio de colaboración número 9110032 suscrito entre dicha institución y la Federación Canaria de Empresas Portuarias.

de alejamiento, insularidad y ultraperiferia. Uno de los instrumentos de este principio es el Fondo de Compensación Interportuario, con el que se pretende la redistribución de recursos y la garantía de financiación de infraestructuras (Exposición de Motivos y art. 5 de la Ley). Administrado por el organismo Puertos del Estado, el sistema de aportaciones y su distribución pretende ajustar los recursos generados por cada Autoridad Portuaria a las desviaciones existentes en las estructuras de ingresos y gastos de cada una de ellas. Especial mención merece en este sentido los supuestos en que dichas desviaciones obedecen a las características o limitaciones de su área de influencia, que el legislador reconoce especialmente relevantes en los archipiélagos canario, balear y en Ceuta y Melilla. En atención a tales circunstancias, se establece una aportación inferior de las Autoridades Portuarias de estas regiones –en un 50 por 100– al Fondo de Compensación respecto de las realizadas por las restantes. El mismo criterio preside la menor aportación a los recursos económicos de *Puertos del Estado* por parte de estas Autoridades Portuarias que establece el artículo 11.1 b) de la citada Ley (2 por 100 de los ingresos devengados en concepto de tasas en el caso de las Autoridades Portuarias de Canarias frente al 4 por 100 previsto con carácter general).

El principio de autofinanciación implica que las tasas, de acuerdo con el principio de equivalencia a que responden, han de cubrir los gastos ordinarios de cada puerto y han de asegurar una rentabilidad suficiente para hacer frente a las inversiones. El objetivo de rentabilidad, concepto fundamental que influye en el margen de maniobra de cada Autoridad Portuaria, se define por la Ley 48/2003 con referencia al conjunto del sistema portuario. Sin embargo para garantizar la autofinanciación de cada Autoridad Portuaria, el artículo 3.2 de la citada Ley establece que, en el marco del objetivo global de competitividad, Puertos del Estado acordará con cada una de ellas su objetivo de rentabilidad anual. Ahora bien, ese objetivo de rentabilidad deberá tener en cuenta, según lo establecido en esa misma disposición, los condicionamientos y características específicas, diferencias en la situación competitiva y las especiales circunstancias especiales derivadas del alejamiento, la insularidad y la ultraperiferia.

Por lo que se refiere a la competitividad, establece el artículo 6 de la Ley 48/2003 que la actividad portuaria se desarrolla en un marco de libre y leal competencia entre los puertos de interés general y entre las Autoridades Portuarias que las gestionan, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad. Precisamente, con vistas a incrementar la competitividad entre los puertos de interés general del sistema nacional y entre éstos y los restantes del mercado internacional se establecen determinadas medidas flexibilizadoras en relación con la regulación de las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias. Tales medidas son los coeficientes correctores y las bonificaciones. Los coeficientes correctores, como se explica en la Exposición de Motivos, permiten disminuir el importe de las tasas a aquellos puertos que presenten una mejor media de rentabilidad, o incrementarlo en aquellos cuya situación sea la opuesta. En cuanto a las bonificaciones, entre las previstas se encuentran las establecidas por razón de circunstancias de alejamiento e insularidad³ que justifican asimismo la exención del artículo 24.5 / A) b) de la Ley. La introducción de tales bonificaciones constituye, a nuestro juicio, una forma de atender a la exigencia de garantizar el principio de libre competencia entre los puertos de interés general así como el fomento de la competitividad cuando la actividad portuaria se desarrolla en aquellos puertos del sistema en los que concurren específicas circunstancias que impedirían, de no existir aquellas medidas flexibilizadoras, una competencia leal entre puertos. No otra cosa cabe concluir analizadas dichas bonificaciones desde la perspectiva del principio de solidaridad.

El problema que plantea el régimen económico diseñado por la Ley de referencia es el relativo al cumplimiento del objetivo de autofinanciación o autosuficiencia cuando por la concurrencia de particulares circunstancias de alejamiento, insularidad y ultraperifericidad, han de establecerse bonificaciones para el tráfico marítimo en los puertos que garanticen su competitividad “en el marco de una leal competencia”. Se trata de una cuestión que el sistema de asignaciones del Fondo de Compensación Interportuario no resuelve en su totalidad⁴ y que afecta no solo a las Autoridades Portua-

³ Cabe destacar que la Exposición de Motivos de la Ley 48/2003 al referirse a esta categoría de bonificaciones, declara incorporadas a la misma las establecidas en la Ley 30/1998, de 29 de julio, de Régimen Especial de las Islas Baleares, cuyo artículo 6 contemplaba una serie de bonificaciones concretas al tráfico marítimo desarrollado en los puertos dependientes de la Administración General.

⁴ Con referencia al año 2007 la aportación de la Autoridad Portuaria de Las Palmas al Fondo de Compensación Interportuario ascendió, tras la reducción del 50 por 100, a 795.000 €. Por otro lado, la aportación al organismo Puertos del Estado fue de 952.00 € anuales, después de aplicar la reducción del 50 por 100 prevista en la Ley 48/2003.

rias de los puertos alejados, insulares y ultraperiféricos, sino también a los restantes del sistema que han de aplicarlas para los tráficos con origen o destino en aquellos.

Las medidas descritas, particularmente la exención y las bonificaciones por razón del alejamiento e insularidad, integran el núcleo de un régimen económico específico y de prestación de servicios en los puertos insulares de interés general. A este régimen específico alude la propia Disposición Adicional Vigésima de la Ley 48/2003, que contiene un mandato de desarrollo reglamentario del mismo dirigido al establecimiento de medidas que favorezcan la reducción de costes y la fluidez del tráfico marítimo interinsular en cada archipiélago a través de la ampliación de las bonificaciones de la Ley hasta el 100 por ciento cuando se trate de tráfico marítimo interinsular con cargo a las reducciones de las aportaciones a Puertos del Estado y al Fondo de Compensación Interportuario. Se trazan asimismo como objetivos el establecimiento de infraestructuras portuarias dedicadas específicamente a la navegación interinsular y a la reducción de costes en la prestación de servicios portuarios.

2. La exención y las bonificaciones establecidas en la Ley 48/2003. Especial referencia al artículo 27.4

La Ley 48/2003 configura en su artículo 14 el conjunto de tasas a exigir por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades portuarias. La exención del artículo 24.5 así como las bonificaciones del artículo 27 se refieren a las del primer grupo, y concretamente a las siguientes tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias: tasas del buque, tasa del pasaje y tasa de la mercancía. Tales bonificaciones se agrupan en seis categorías:

- Bonificación para potenciar el papel de España como plataforma crucerista y logística a nivel internacional (art. 27.1).
- Bonificación para potenciar la intermodalidad y el cabotaje comunitario (art. 27.2).
- Bonificación para potenciar la captación y consolidación de tráficos en cada puerto (artículo 27.3).
- Bonificación por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad (art. 27.4).
- Bonificación para incentivar mejores prácticas medioambientales (art. 27.5).
- Bonificación para incentivar la calidad en la prestación de los servicios.

Las bonificaciones establecidas por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad son:

- Bonificaciones a la cuota de la tasa del buque. Supone la reducción en un 50 por 100 del importe de la tasa cuando se trate de buques en régimen de transporte y de buques de mercancías que presten un servicio entre puertos de las Islas Canarias y los de la Unión Europea. Cuando dicho servicio se preste entre puertos del archipiélago, la bonificación es del 80 por 100.
- Bonificaciones a la cuota de la tasa del pasaje. En este caso la bonificación es del 60 por 100 cuando se trate de pasajeros en régimen de transporte y de vehículos en régimen de pasaje entre un puerto de las Islas Canarias y uno de la Unión Europea, mientras que se eleva al 80 por 100 cuando el transporte se realice entre puertos del archipiélago.
- Bonificaciones a la tasa de la mercancía. Se contempla, sin perjuicio de la exención a que luego nos referiremos, la aplicación de una de las siguientes bonificaciones: 1) bonificación del 40 por 100 de la tasa exigible a las mercancías transportadas en buques que presten un servicio entre puertos de las Islas Canarias y los de la Unión



Europea; 2) la bonificación se eleva al 80 por 100 cuando las mercancías se transportan en buques que presten un servicio entre puertos del archipiélago, y 3) a los envases, embalajes, contenedores, camiones, etc. que como elementos de transporte se embarquen vacíos en puertos de las Islas Canarias con destino a puertos de la Unión Europea se les aplica una bonificación del 70 por 100 de la tasa.

Asimismo, el artículo 24.5 A) b) de esta Ley establece que las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo, con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago, estarán exentas del pago de dicha tasa cuando el período de ocupación de la zona de tránsito sea inferior a cuatro horas.

3. Las bonificaciones a las tasas portuarias como manifestación del diferencial fiscal favorable a Canarias: cobertura normativa constitucional y proyección del artículo 299.2 TCE

El régimen específico así diseñado no obedece a una concesión puntual del legislador estatal, sino que guarda coherencia con la concepción que preside la ordenación de la vida económica y social del archipiélago canario allí donde sus especiales condiciones de insularidad, lejanía, reducida dimensión, etc. dificultan su desarrollo y justifican por ello la adopción de medidas específicas. Esta concepción encuentra anclaje, en primer lugar, en la propia Constitución. El secular Régimen económico-fiscal de Canarias (en adelante, REFC) alcanzó refrendo constitucional a través de la garantía recogida en su Disposición Adicional Tercera, que obliga al legislador a ajustar la regulación de la actividad financiera y tributaria del archipiélago canario teniendo en cuenta ese peculiar régimen, tal como establece la Disposición Adicional Cuarta de la Ley Orgánica 8/1980, de 22 de septiembre, de Financiación de las Comunidades Autónomas. El bloque de constitucionalidad en que se integra igualmente el Estatuto de Autonomía de Canarias, encuentra desarrollo en la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico-Fiscal de Canarias (en adelante Ley 20/1991) y la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico-Fiscal de Canarias (en adelante Ley 19/1994).

El conjunto de medidas especiales que integran el REFC se sustenta en el principio de solidaridad, que exige un tratamiento específico compensador a las regiones menos favorecidas, principio que la CE erige en uno de los fundamentos de la organización política y territorial del Estado. Corresponde al Estado, según declara su artículo 138.1, garantizar la realización efectiva del principio de solidaridad, velando por el establecimiento de un equilibrio económico, adecuado y justo entre las diversas partes del territorio español y atendiendo en particular a las circunstancias del hecho insular. La finalidad del Régimen económico fiscal canario –ha declarado el Tribunal Constitucional en Sentencia 16/2003, de 30 de enero– resulta perfectamente determinada en el artículo 138.1 CE, de modo que con ello “la Constitución se inserta en una línea tradicional que a lo largo de la historia ha venido justificando la existencia del REF, precisamente por las características propias del Archipiélago Canario, es decir, el hecho insular”, habiéndose pronunciado en sentido similar en SSTC 62/2003, de 27 de marzo, y 10/2004, de 30 de junio.

En el aspecto impositivo abordado en este trabajo, el principio que resume el tratamiento específico de la cuestión canaria es el mantenimiento de un diferencial fiscal favorable a Canarias respecto de la media del resto de España y de la Unión Europea. Es especialmente significativa, en el desarrollo de este principio, la Ley 19/1994 antes mencionada. En su Exposición de Motivos, declara el legislador que el mantenimiento del mencionado diferencial, principio informador del REFC está dirigido a compensar los aspectos negativos y los efectos desfavorables de la insularidad económica. El bloque de incentivos fiscales especiales introducido con ella tiene por finalidad compensar problemas de discontinuidad territorial y promover actividades que acrecienten la competitividad interior y exterior de las empresas canarias. Se declara también como objetivo propiciar una función eficaz y creciente de la economía canaria en el Atlántico, mejorando la renta de posición estratégica e incorporando el carácter de frontera sur de la Unión Europea.

En definitiva, la Ley 19/1994 garantiza, y así se establece en su artículo 1, que la lejanía e insularidad de Canarias, que la convierten en región ultraperiférica sean compensadas a través de

políticas específicas y suficientes. Se garantiza igualmente que el coste medio de la actividad económica canaria permita competir a la economía insular con la del resto del territorio nacional, y consagra el principio en virtud del cual el volumen de situaciones favorables que se insertan en la Ley en orden a la consecución del objetivo anterior, no puede suponer merma alguna en el volumen de las inversiones públicas en el archipiélago (art. 3).

Tales principios son de enorme relevancia en materia de transportes y por ende, en el ámbito portuario. En este contexto se inscribe el artículo 4 de la mencionada Ley, a cuyo tenor: “En Canarias se establecerán tarifas portuarias y aeroportuarias diferentes y reducidas 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 de manipulación de mercancías en contenedores.” Es igualmente relevante el artículo 7 de la citada Ley, en cuanto introduce como medida complementaria a la aplicación de las disposiciones del Derecho Comunitario en las islas Canarias relativas a la lejanía y a la insularidad, el establecimiento de una consignación anual en los Presupuestos Generales del Estado con la finalidad de abaratar el coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías interinsular y entre las islas y la península, así como del transporte de las exportaciones dirigidas a la Unión Europea.

Del examen precedente puede extraerse una primera conclusión: la consecución del objetivo general –declarado por el legislador en la ley 48/2003 pero asumido también en el Proyecto de Ley para su modificación– de lograr una mayor competitividad de los puertos españoles de interés nacional en el actual contexto de intensificación de la competencia interportuaria nacional e internacional exige, en el ámbito de los puertos canarios de interés general, la adopción de medidas específicas. Dichas medidas, que suponen el cumplimiento de las exigencias derivadas del principio constitucional de solidaridad, han de traducirse en el mantenimiento de un diferencial fiscal favorable a Canarias en materia de tasas portuarias que garanticen la compensación de las desventajas inherentes a la lejanía e insularidad en el sector portuario y logren la competitividad de sus puertos de interés general con los de uso alternativo. Al mismo tiempo, ese conjunto de beneficios no puede suponer merma del volumen de inversiones públicas en el archipiélago. Pues bien, si existe algún sector en el que encaja perfectamente el objetivo del legislador de propiciar una función eficaz y creciente de la economía canaria en el Atlántico, mejorando la renta de posición estratégica e incorporando el carácter de frontera sur de la Unión Europea es, precisamente, el sector portuario, de modo que este enfoque ha debido estar presente también en el sistema de bonificaciones del artículo 27.4 de la Ley 48/2003.

Se refleja así la trabazón existente entre los principios de solidaridad, competitividad y autofinanciación en la configuración del régimen económico de los puertos de interés general, y cómo se condicionan recíprocamente a la hora de abordar la regulación específica de los puertos canarios.

Analizado el tema desde el punto de vista del Derecho Comunitario, cabe considerar que el sistema de bonificaciones a las tasas portuarias por razón de la lejanía y la insularidad está en consonancia con el conjunto de medidas específicas aplicables a Canarias como consecuencia de su estatus de región ultraperiférica. Según el artículo 299.2 TCE:

“Las disposiciones del presente Tratado se aplicarán a los departamentos franceses de ultramar, las Azores, Madeira y las islas Canarias.

No obstante, teniendo en cuenta la situación estructural social económica de los departamentos franceses de Ultramar, las Azores, Madeira y las islas Canarias, caracterizadas por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, el Consejo, por mayoría cualificada, a propuesta de la comisión y previa consulta al parlamento Europeo, adoptará medidas específicas orientadas, en particular, a fijar las condiciones para la aplicación del presente Tratado en dichas regiones, incluidas las políticas comunes.

El Consejo, al adoptar las medidas pertinentes contempladas en el párrafo segundo, tendrá en cuenta ámbitos tales como las políticas aduanera y comercial, la política fiscal, las zonas francas, las políticas agrícola y pesquera, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales y a los programas horizontales comunitarios.



El consejo adoptará las medidas contempladas en el párrafo segundo teniendo en cuenta las características y exigencias especiales de las regiones ultraperiféricas, sin poner en peligro la integridad y coherencia del ordenamiento jurídico comunitario, incluido el mercado interior y las políticas comunes.”

La atenta lectura de la Disposición precedente nos lleva a realizar las siguientes observaciones.

En primer lugar, conviene recordar algo que no por obvio resulta ocioso, y es que de las distintas regiones españolas en relación con las cuales la Ley 48/2003 introdujo las bonificaciones analizadas, sólo Canarias es región ultraperiférica. Nos encontramos ante un concepto de contenido complejo que ha sido objeto de examen en el Documento de Trabajo presentado al Parlamento Europeo por la Comisión de Política Regional, Transporte y Turismo en junio de 2000 sobre medidas destinadas a aplicar el apartado 2 del artículo 299.2 del Tratado CE. El mencionado documento identifica como uno de los rasgos característicos de estas regiones el gran alejamiento, que determina consecuencias diferenciadas, tales como dificultades adicionales para atraer inversiones debido a la distancia con los mercados solventes. Ello introduce –según la ponencia– un factor de incremento de costes para los intercambios de bienes y servicios y reduce los efectos sinérgicos necesarios para el desarrollo, dada la tendencia natural de los núcleos de decisión de ubicarse en el centro. Los otros aspectos que según el documento citado concurren simultáneamente y confieren al concepto de ultraperiféricidad un carácter único son: 1) Integración en un doble espacio geoeconómico diferenciado; 2) La muy reducida dimensión del mercado interior local; 3) El aislamiento relativo, debido a su insularidad o a obstáculos naturales permanentes, y 4) Las condiciones geográficas y climáticas, que limitan el desarrollo endógeno de los sectores primarios y secundarios (ausencia de materias primas, zonas de vulcanismo activo).

En segundo lugar, el reconocimiento comunitario de dicho estatuto ha permitido que tras la plena integración de Canarias en la UE, el Régimen económico fiscal canario reconocido constitucionalmente haya podido desarrollarse y ampliarse merced a la modulación en la aplicación de las políticas comunes que dicho precepto contempla. Como ejemplo de manifestaciones de la condición ultraperiférica de Canarias en el ámbito del Derecho Comunitario pueden citarse las Ayudas de Estado de Finalidad regional número 376/2006 y 377/2006 aprobadas por Decisiones de la Comisión Europea, de 20 de diciembre de 2006, que suponen la renovación para el período 2007-2013 de las Ayudas estatales reconocidas en los artículos 25, 26 y 27 (beneficios fiscales en relación con el Impuesto de Transmisiones patrimoniales, Impuesto de Sociedades y la Reserva para inversiones en Canarias) así como la otorgada en relación con la Zona Especial de Canarias (Capítulo V) respectivamente, todos ellos de la Ley 19/1994. Ambas decisiones, adoptadas al amparo de las Directrices comunitarias sobre Ayudas de Estado de finalidad regional para el citado período 2007-2013⁵, declaran la compatibilidad de las ayudas a la inversión y de funcionamiento en que consisten con el artículo 87.3 a) del Tratado CE⁶.

Tras un análisis minucioso de las mencionadas Directrices, se observa que el estatuto de la ultraperiféricidad se proyecta en los siguientes aspectos de la normativa comunitaria aplicable:

- La concesión de ayudas de Estado permitidas con carácter excepcional de conformidad con el artículo 87.3 a) del Tratado CE están dirigidas a favorecer el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida es anormalmente bajo o en las que existe una grave situación de subempleo. La Comisión Europea ha considerado que esta condición se da en aquellas regiones de nivel II (con población de entre

⁵ DOCE, núm. 54, de 4 de marzo de 2006.

⁶ Según el artículo 87.1 del Tratado CE (versión consolidada): “Salvo que el presente Tratado disponga otra cosa, serán incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.”

El apartado 3 de este precepto dispone: “Podrán considerarse compatibles con el mercado común: a) las ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo.”

800.000 y 3.000.000 de habitantes) de la NUTS (Nomenclatura de las Unidades Territoriales Estadísticas) con un producto interior bruto (PIB) por habitante inferior al 75 por 100 de la media comunitaria. Ahora bien, cuando se trate de regiones ultraperiféricas contempladas en el artículo 299.2 del Tratado, la Comisión considera que las particulares desventajas derivadas de su lejanía y sus problemas específicos de integración en el mercado interior justifican la aplicación de la excepción prevista en el precepto mencionado, y por tanto, la autorización de Ayudas de Estado aun en los casos en que se supere el 75 por 100 del PIB de la media europea. Esta circunstancia se da en Canarias⁷.

- En cuanto a la intensidad de las Ayudas regionales a la inversión, la Comisión ha considerado que no debe superar el 30 por 100 de ESB⁸ en caso de las regiones ultraperiféricas con un PIB superior al 75 por 100 de la media de la UE-25, aunque en atención a sus desventajas específicas podrán optar a un 10 por 100 adicional en este caso (apartado 45 de las Directrices).
- Con respecto a las Ayudas de funcionamiento, destinadas a reducir los gastos corrientes de las empresas, hay que señalar que como excepción a la regla general de prohibición, la Comisión contempla su aplicación a las regiones que puedan acogerse a la excepción del artículo 87.3 a) del Tratado CE, en cuyo caso las ayudas deberán concederse en relación con un conjunto preestablecido de gastos, limitarse a una determinada proporción de los mismos y ser siempre temporales y decrecientes en el tiempo. Pues bien, con carácter excepcional se admite que para las regiones ultraperiféricas se concedan ayudas sin esta limitación temporal, en la medida en que pretendan compensar los costes adicionales en el desempeño de actividades económicas, derivados de los factores contemplados en el artículo 299.2 del Tratado CE. Particularmente, el apartado 81 de las citadas Directrices sobre Ayudas de Estado de finalidad regional autoriza, en determinadas condiciones, la concesión de ayudas dirigidas a compensar costes de transporte adicionales en las regiones ultraperiféricas. A esta categoría pertenecen las ayudas concedidas en virtud del Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea con origen o destino en las Islas Canarias y el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea con origen o destino en las Islas Canarias.
- Por lo que se refiere al tratamiento de estas regiones en la regulación de los Fondos estructurales a la financiación que corresponde a Canarias dentro del objetivo de competitividad regional y empleo a que se refiere el artículo 6 del Reglamento (CE) número 1.083/2006 del Consejo, de 11 de julio, se añade la que en su condición de región del artículo 299.2 del Tratado CE contempla la Disposición 20 de su Anexo II. En desarrollo del mismo, el artículo 11 del Reglamento (CE) número 1.080/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio, establece que esa dotación adicional específica se destinará a compensar: 1) los gastos adicionales de las regiones ultraperiféricas para apoyar los objetivos de competitividad regional y empleo; 2) los servicios de transporte de mercancías y ayuda a la puesta en marcha de servicios de transporte, y 3) las operaciones destinadas a superar los problemas que se derivan de la limitada capacidad de almacenamiento, la sobredimensión y el mantenimiento de la maquinaria, y de la falta de recursos humanos en el mercado de trabajo local. En este sentido cabe destacar la dotación a las Autoridades Portuarias canarias con cargo al Fondo de Desarrollo Regional de ayudas adicionales por su condición de Región Ultraperiférica para el período 2007-2013.

⁷ Así se refleja en el Anexo V de las Directrices sobre Ayudas de Estado de Finalidad Regional anteriormente citadas, así como en el Mapa español de Ayudas de finalidad regional aprobadas también por la Comisión el 12 de diciembre de 2006.

⁸ ESB: Equivalente de Subvención Bruto: es el valor actualizado de la Ayuda expresada en porcentaje del valor actualizado de los costes subvencionables.

Lo más significativo del conjunto normativo descrito desde el punto de vista de las posibilidades de desarrollo futuro del estatuto de la ultraperiferidad es que refleja el reconocimiento, por parte de las Autoridades comunitarias, de los costes diferenciales adicionales a los que se enfrentan las empresas establecidas en Canarias en comparación con las de la Península. Así, la Comisión ha considerado suficientes las pruebas aportadas por las autoridades españolas sobre la cuantificación de tales costes que ha merecido la autorización de la Ayuda estatal número 377/2006 (Zona Especial Canaria) a que antes se ha hecho referencia. En dicha Decisión, se hace mención expresa del estudio *Los costes de la ultraperiferia: identificación y cuantificación*⁹. Según este estudio, los costes adicionales mínimos del sector privado derivados del carácter ultraperiférico de las Islas Canarias ascienden al 16 por 100 del PIB regional (5.500 millones de euros). En concreto, en el transporte de mercancías, los costes adicionales representan el 31 por 100 de los costes adicionales globales que soportan las empresas situadas en Canarias. De no menor relevancia es la declaración de la Comisión de que las estimaciones extraídas de dicho estudio son bastante conservadoras, lo que atribuye a las derivadas de otros informes encargados por la propia Comisión, que han identificado un grupo más amplio de costes adicionales de las regiones ultraperiféricas. Así, ha señalado la Comisión que existen otros costes adicionales muy difíciles de cuantificar, tales como: 1) Dificultad para el desarrollo de ciertas actividades en las islas Canarias debido a las barreras de entrada; 2) Desaparición de empresas que hubieran sobrevivido de no tener que hacer frente a los costes adicionales ligados al carácter ultraperiférico de la región, y 3) fragmentación excesiva del mercado y obstáculos específicos para obtener economías de escala.

Por otro lado, ha considerado que en una estimación de la pérdida de ingresos como consecuencia de la aplicación de los diversos instrumentos previstos en el régimen en el período 2000-2004, comparados con el desglose de los costes adicionales de las Islas Canarias en el período cubierto por el estudio, las ventajas fiscales representaron entre el 0,01 y el 0,07 por 100 de los costes adicionales totales de las Islas Canarias y alrededor del 0,01 por 100 del PIB de las Islas Canarias.

En definitiva, se constata que la Comisión Europea considera que las circunstancias que concurren en Canarias como región ultraperiférica son de suficiente entidad como para aplicar modulaciones al principio de prohibición de Ayudas de Estado mediante la adopción de medidas a favor de empresas cuyas actividades, por lo demás, están abiertas a la competencia internacional y afectan por tanto al comercio entre Estados miembros.

II. LA INCIDENCIA DEL PROYECTO DE LEY EN EL RÉGIMEN VIGENTE DE LOS PUERTOS CANARIOS DE INTERÉS GENERAL

1. Alcance de la modificación en cuanto al régimen económico de los puertos de interés general

El artículo primero del Proyecto de Ley de Modificación acomete la modificación del Título I de la Ley 48/2003 relativo al régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal. Se introduce en la misma una nueva denominación de las tasas portuarias por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima. Con arreglo al artículo 5 del mencionado Proyecto, estas integran las siguientes tasas:

- a) Tasa de ocupación, por la ocupación privativa del dominio público portuario.
- b) Tasa de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.
- c) Tasas de utilización, por la utilización especial de las instalaciones portuarias.
- d) Tasa de ayudas a la navegación, por el servicio de señalización marítima.

⁹ Centro de Estudios Económicos Fundación Tomillo, marzo de 2001.

Las tasas exigidas por la utilización especial de las instalaciones portuarias son las que con igual denominación recoge la normativa vigente, con la modificación operada en su día por la Ley 30/2007 de 31 de octubre. Estas son: La Tasa del buque (T-1); la Tasa del pasaje (T-2); la Tasa de la mercancía (T-3); la Tasa de la pesca fresca (T-4); La Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5); la Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

Otra importante modificación reside en el método de cuantificación de las referidas tasas, para adecuarlo, según se expresa en su Exposición de Motivos, al principio de equivalencia. Se trata, en esencia, de que cada Autoridad Portuaria establezca las cuantías básicas de las tasas de utilización de forma que junto con las restantes cubran –sin perjuicio de otros ingresos que disponga la Ley– sus gastos de explotación, conservación y administración, sus cargas fiscales e intereses de empréstitos, la depreciación de sus bienes e instalaciones y un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos. En suma se afianza el principio de equivalencia en la fijación de los costes de cada Autoridad Portuaria a diferencia del régimen previsto en la Ley 48/2003, en que la referencia en la fijación de las mismas estaba representada por el valor medio del conjunto del sistema portuario

De acuerdo con el reforzamiento del principio de equivalencia, el nuevo régimen de las tasas se establece al servicio del principio de autosuficiencia de cada una de las Autoridades Portuarias. Así se expresa en el Capítulo I del Título I (art. primero) del Proyecto, que bajo la rúbrica “Principios y objetivos del régimen económico”, sitúa en primer plano la autofinanciación del sistema portuario al señalar en su artículo 1.1 que “el régimen económico de los puertos de titularidad estatal deberá responder al principio de autosuficiencia económica del sistema portuario en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias”.

2. Incidencia en el conjunto de principios y medidas específicas en relación con los puertos canarios de interés general

Siguiendo el esquema del apartado primero del epígrafe anterior, se analizan a continuación los cambios introducidos por el Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003 en el régimen de los puertos canarios de interés general:

El principio de solidaridad no aparece expresamente mencionado como uno de los principios inspiradores del sistema, como sí ocurre en la Ley 48/2003. Aunque el Fondo de Compensación Interportuario, regulado en el artículo 4 del Proyecto, se configura también como un instrumento de redistribución de recursos, la desaparición de aquella referencia podría mermar su efectividad en los acuerdos que para su distribución ha de adoptar –tanto en la ley vigente como en el Proyecto– el Comité de distribución del Fondo. En cualquier caso, se mantiene la reducción del 50 por 100 en la aportación que deben realizar al Fondo las Autoridades Portuarias canarias, aunque se introduce como novedad un mínimo en la aportación general de cada Autoridad Portuaria del 6 por 100 del resultado del ejercicio [art. 4.3 b) del Proyecto], que será la base mínima sobre la que deba aplicarse ahora la reducción del 50 por 100. La redistribución de recursos a que sirve el Fondo encuentra con ello un nuevo límite. En relación con la aportación al Organismo *Puertos del Estado*, se mantiene en el artículo 3.1 b) del Proyecto la menor cuantía de las que deben realizar las Autoridades Portuarias de Canarias (2 por 100 de los ingresos devengados en concepto de tasas).

En cuanto al principio de autosuficiencia, es interesante destacar que el artículo 1.3 del Proyecto de modificación se refiere a los planes de empresa como el marco en el que *Puertos del Estado* acuerda con cada Autoridad Portuaria los objetivos de gestión y la programación de inversiones, atendiendo a sus necesidades inversoras, evolución de la demanda, su posición competitiva, etc., teniendo en cuenta el objetivo de rentabilidad. Este último concepto aparece ahora definido expresamente en el apartado 4 del mismo precepto, como el cociente resultante de dividir el resultado del ejercicio después de impuestos (excluidos los ingresos por reversión de concesiones y el saldo del fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido) y el activo no corriente neto medio del ejercicio (excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes).

La nueva regulación no contempla, en la fijación del objetivo de rentabilidad anual con cada Autoridad Portuaria –como sí hace el art. 3.2 de la Ley 48/2003–, las circunstancias especiales

derivadas de las condiciones de alejamiento, insularidad y periferia, sin que aparezcan tampoco aludidas en los restantes elementos que han de contener los planes de empresa. Resulta así que la Ley 48/2003 garantiza mejor, al menos teóricamente, la financiación de los puertos canarios de interés general ya que, al ordenar que se tenga en cuenta la circunstancia de la ultraperifericidad en la formulación del objetivo de rentabilidad, se reconoce implícitamente su posición de desventaja, lo cual permite defender a su amparo un menor grado de autofinanciación respecto del generalmente exigible, a compensar con un mayor nivel de subvención, en línea con las exigencias del principio constitucional de solidaridad y de la normativa comunitaria sobre ultraperifericidad.

Relacionado también con el principio de autosuficiencia se advierte una segunda diferencia entre la Ley vigente y el Proyecto de modificación referida a la cuantificación de las tasas. Particularmente, en lo concerniente a las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias, objeto de las bonificaciones controvertidas, la Ley vigente prevé cuotas de igual cuantía para los usuarios de cualquier puerto de interés general tomando en consideración los costes en el conjunto de los mismos [art. 16 b) 2.º]. Por el contrario, el artículo 7 del Proyecto de modificación, que suprime la referencia al sistema portuario, establece la regla según la cual los ingresos por las tasas portuarias de cada Autoridad Portuaria se fijan para cubrir los gastos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, la depreciación de sus bienes e instalaciones, sus obligaciones financieras y un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos. De acuerdo con este esquema, la Disposición Adicional vigésimo primera señala que las cuantías básicas de cada una de ellas han de ser propuestas y finalmente establecidas en función de tales costes. En definitiva, como se declara en su Exposición de Motivos, se trata de imputar a cada Autoridad Portuaria los costes reales en que incurra a fin de que se enfrente a su propia realidad económica.

En nuestra opinión, la acentuación del principio de autosuficiencia en los términos previstos en el Proyecto sin las modulaciones necesarias derivadas de las circunstancias especiales propias de la ultraperifericidad rebaja el nivel de reconocimiento de un régimen específico de los puertos canarios de interés general y puede conducir a un encarecimiento generalizado de los costes portuarios, pues no otra consecuencia se deriva de la proyección de los costes adicionales de la ultraperiferia, reconocidos a nivel interno y comunitario, en el ámbito portuario.

En lo referido al principio de competitividad se observa, en primer lugar, que el Proyecto de modificación traslada al Título III, relativo a la prestación de servicios portuarios, la mención al principio de competencia interportuaria e intraportuaria (art. 56.1). No se contiene en el Título II, que regula el régimen económico, una referencia similar, a diferencia de la Ley 48/2003, en la que se afirma el principio de la libre y leal competencia entre los puertos de interés general y sus Autoridades Portuarias como instrumento para lograr el incremento de los tráficos interportuarios y la mejora de la competitividad (art. 6). Tal ausencia, obviamente, no supone una renuncia, pero sí pone de manifiesto un posible cambio de orientación respecto a los mecanismos que se despliegan para la consecución del objetivo de la competitividad.

Entendida la competitividad como la capacidad para competir, la fuerte competencia en el ámbito portuario internacional exige, para lograr dicho objetivo, la disminución de los costes inherentes al paso de las mercancías por los puertos y la oferta de infraestructuras de mayor calidad. Pero el Anteproyecto, al erigir el principio de autofinanciación o autosuficiencia como clave de bóveda del sistema sin las modulaciones derivadas de la solidaridad interportuaria, coloca a cada Autoridad Portuaria ante su propia realidad económica, en función de la cual se establecerán tasas de cuantía distinta y se podrán establecer bonificaciones –las previstas en el art. 19 del Proyecto– a condición de que no comprometan la autofinanciación de cada una de ellas y el principio de equivalencia.

Ello será bueno, como se desprende del informe de la Comisión Nacional de la Competencia, de 25 de febrero de 2009, en cuanto persigue que las distintas Autoridades Portuarias internalicen las eficiencias derivadas de su gestión y sus decisiones de inversión, permitiéndoles reducir sus tasas y competir por atraer nuevos usuarios. No lo será tanto, como también se ha señalado por dicho organismo, cuando la presión competitiva entre puertos no sea lo suficientemente intensa, pues entonces, el principio de orientación a costes o equivalencia puede desincentivar la reducción de las tasas. En tales casos podría ser más apropiado introducir mecanismos explícitos de regulación de tasas que incentiven la generación de eficiencias, concluye el referido informe.

Ciertamente, no hay duda del papel que corresponde al principio de equivalencia en la configuración jurídica del régimen de tasas portuarias. Sin embargo, hay una cuestión que la actual redacción del Proyecto de modificación deja sin resolver y es cómo se incentiva la capacidad para competir de aquellos puertos de interés general, como los canarios, cuyos costes adicionales derivados de su condición ultraperiférica proyectados en distintos aspectos del ámbito portuario –reducida superficie del suelo disponible, estrechez de la plataforma continental que encarece la construcción de infraestructuras, dificultades para implementar economías de escala, coste de los suministros implicados en la actividad portuaria– son muy superiores a los restantes. El tratamiento que el Proyecto concede a los puertos canarios de interés general aboca a una situación paradójica, y es que el potencial de los puertos canarios derivado de su buena posición geográfica en las rutas transoceánicas para convertirse en centro de distribución de mercancías del sur de Europa y su condición ultraperiférica –a la que alude su propia Exposición de Motivos– queda seriamente comprometido porque no se establecen mecanismos diferenciados suficientes para compensar esos costes diferenciales que permitan mantener su capacidad para competir en ese contexto.

Como conclusión parcial del análisis precedente puede afirmarse que en lo relativo al régimen económico de los puertos canarios, el Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003 renuncia al desarrollo de medidas específicas propias de la condición ultraperiférica de los puertos canarios de interés general que viene exigido por el marco normativo interno y comunitario vigente. En segundo lugar, al condicionar la disminución de costes derivados de las tasas al principio de autofinanciación, sin las modulaciones amparables en el principio de solidaridad, se reduce la competitividad de los puertos canarios, sin que se remedie tal situación mediante la introducción de medidas compensatorias suficientes que garanticen condiciones de igualdad en el ejercicio de la competencia interportuaria e internacional. En este sentido es significativa la proyectada derogación de la Disposición adicional vigésima de la Ley 48/2003, que en su actual redacción encomienda el desarrollo reglamentario de un régimen económico específico de los puertos canarios de interés general cuya finalidad es contribuir a la integración de los mercados del archipiélago canario –y balear– mediante la reducción de costes, entre otros objetivos.

3. El incremento del coste del transporte marítimo derivado de la supresión de las bonificaciones y exenciones de la tasa del buque, la tasa del pasaje y la tasa de la mercancía

De las bonificaciones enumeradas anteriormente, el Proyecto de Ley de modificación mantiene en su artículo 19, con un contenido muy similar, las del artículo 27.3, 5 y 6. Estas son:

- Bonificación para incentivar mejores prácticas medioambientales (art. 19.1).
- Bonificación para incrementar la calidad en la prestación de los servicios (art. 19.2).
- Bonificación para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos que coadyuven al desarrollo económico y social (art. 19.3).

Por tanto, quedan suprimidas como tales bonificaciones, las previstas en el artículo 27.4 por razón de la lejanía y la insularidad. Según se desprende de la Exposición de Motivos del Proyecto las razones de la supresión residen en que pueden chocar con el principio de igualdad y no discriminación, aludiendo de forma implícita a la existencia del Dictamen Motivado de la Comisión Europea que al parecer –así se expresaba en el Anteproyecto de modificación– se encuentra detrás de la desaparición no de todas, pero sí de algunas de ellas.

El análisis de la incidencia del cambio legislativo proyectado sobre el régimen económico de los puertos canarios de interés general actualmente vigente tiene por objeto determinar si con ello se producirá un incremento final de la imposición sobre el tráfico marítimo. Es importante determinar asimismo si las citadas modificaciones ocasionan una reducción del diferencial fiscal actualmente existente gracias a las bonificaciones del artículo 27.4 de la Ley 48/2003, respecto de la que recae sobre este tráfico en el resto del sistema portuario. A tal fin se hacen necesarias las siguientes consideraciones:

En primer lugar, el Proyecto de Ley modifica el método de cuantificación de las distintas tasas contenido en la Ley 48/2003. En esta última se establece la cuantía en euros por unidad o unidades elegidas como base imponible en cada caso (arqueo bruto, intensidad y modo de utilización, tiempo de estancia, etc.). En cambio el Proyecto de Ley sustituye esa referencia por el resultado de la

aplicación de unas cuantías básicas, a establecer vía Ley de Presupuestos Generales del Estado, que se fijarán para cada Autoridad Portuaria, en la práctica totalidad de los casos, en función de sus propios costes (según la Disposición Adicional vigésimo primera del Proyecto de Ley). Dado que ese extremo es desconocido a la fecha de la elaboración del presente trabajo, partimos, como hipótesis de trabajo, de que dichas cuantías básicas serán inicialmente iguales a las cuantías en euros establecidas en la Ley 48/2003. Ahora bien, ha de advertirse que para cada una de las tasas analizadas sobre las que la citada Ley establece bonificaciones, la “cuantía básica a considerar” es la de mayor cuantía y que sobre la misma se establecen una serie de reducciones –en función de distintas variables– que dan lugar a un menor importe en euros de las tasas correspondientes. Estas reducciones han de compararse con los coeficientes que ahora, de manera explícita, incorpora también el Proyecto de Ley para cada una de las tasas, lo cual permitirá obtener la verdadera dimensión de la cuantía de la tasa –siempre partiendo de aquella hipótesis– o, más propiamente, de la base sobre la que hay que calcular los efectos de la supresión de las distintas bonificaciones.

En segundo lugar, el Proyecto de Ley mantiene en su artículo 19 tres de las bonificaciones que en la actualidad se contienen en la ley 48/2003. Particularmente en relación con la tercera de ellas –bonificación para incentivar la captación, fidelización y el crecimiento de tráfico y servicios marítimos–, es preciso dilucidar si permite, en los términos de su actual redacción, recuperar la cuantía de algunas de las bonificaciones suprimidas.

De otro lado, la medida del diferencial fiscal en los puertos canarios de interés general respecto del resto de los puertos del sistema estatal que se deriva del Proyecto de Ley viene dado, en primer lugar, por el incremento del importe de las cuantías de las tasas en los puertos canarios como consecuencia de la supresión de las bonificaciones. Pero a efectos de determinar su verdadero alcance habrá que tener en cuenta también la incidencia de los cambios legislativos proyectados sobre el régimen fiscal general del resto de los puertos del sistema. Ha de recordarse asimismo que el Proyecto de Ley sustituye la referencia al valor medio del conjunto del sistema portuario por el coste que para cada Autoridad Portuaria representa la puesta a disposición de sus infraestructuras, lo que se traducirá en unas cuantías básicas distintas e inferiores en algunos casos a las actualmente existentes. Por el contrario, para Canarias, la sustitución de esta referencia, correctamente aplicada, determinará un incremento de dichas cuantías básicas precisamente por el mayor coste de las infraestructuras portuarias puestas a disposición de los operadores.

En otro orden de ideas, conviene señalar que en el examen de las páginas siguientes se intenta evitar la referencia a la expresión “incremento de las tasas portuarias” en los puertos canarios como consecuencia de la modificación legislativa proyectada. En su lugar, preferimos la de “limitación del efecto reductor” producido como consecuencia de la supresión de las bonificaciones. La diferencia entre ambas expresiones, si bien desde el punto de vista de los efectos prácticos parece inexistente, no es caprichosa, sino que obedece a una razón de técnica jurídica. Y es que, atendido el principio de equivalencia, las bonificaciones del artículo 27.4 de la Ley 48/2003 no suponen el establecimiento de tasas inferiores, dado que no se trata de retribuir con ellas costes menores de las infraestructuras puestas a disposición de los operadores. Por el contrario, el coste de las mismas –igual o, más exactamente, superior– es en parte sufragado por las autoridades públicas, en este caso las Autoridades Portuarias. En consecuencia parece más acertado hablar del efecto reductor del importe de las tasas que se deriva de las bonificaciones cuya supresión ahora se proyecta.

Teniendo en cuenta lo anterior ha de analizarse esta incidencia para cada una de las tasas afectadas, las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias, que en el Proyecto de Ley se integran bajo la categoría de Tasas de utilización comprendiendo la tasa del buque, la tasa del pasaje y la tasa de la mercancía. Igualmente ha de analizarse el alcance de la eliminación de la exención de la tasa de la mercancía prevista en el artículo 24.5 A) b) de la Ley 48/2003 para las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo con origen o destino en puertos de interés general de un mismo archipiélago.

A) *La tasa del buque*

La aplicación del régimen previsto en el artículo 13.4 del Proyecto de Ley en sustitución de la bonificación prevista en el artículo 27.4 a) de la Ley 48/2003 determina las siguientes consecuencias:

- Para los buques de pasajeros en régimen de transporte y buques de mercancías que prestan un servicio entre puertos de Canarias y la Unión Europea, el efecto reductor derivado de la bonificación del 50 por 100 prevista en el artículo 27.4 a) citado queda suprimido. Ello representa un incremento del coste del transporte por este concepto impositivo del 100 por 100 sobre la cuantía básica. No así en relación con las cuantías que resultan de aplicar los coeficientes previstos en el artículo 13.4 del Proyecto de Ley, que al ser inferiores que los derivados del artículo 21.5 de la Ley 48/2003 –modificado por la Ley 31/2007, de 30 de octubre– determinan incrementos inferiores, aunque en general tales “menores incrementos” son poco significativos. En todo caso, se reduce el diferencial fiscal en relación con las tasas aplicables en el resto de los puertos del régimen general como consecuencia de la aplicación de los menores coeficientes citados.
- En el caso de los buques de pasajeros en régimen de transporte y buques de mercancías que presten un servicio entre los puertos del archipiélago canario el Proyecto de Ley suprime la bonificación del 80 por 100 prevista en el artículo 27.4 a 2) de la Ley 48/2003. En su lugar establece un coeficiente del 0,2 que se traduce en un efecto reductor del 80 por 100, pero que ahora va a aplicarse exclusivamente a buques que cubran servicios marítimos regulares que unan puertos de la misma Autoridad Portuaria y siempre que se superen las 400 escalas al año (13.4 / 8.o del Proyecto de Ley). Es decir, se mantiene el efecto reductor de la bonificación del artículo 27.4 a 2) pero exclusivamente cuando concurren las circunstancias siguientes: servicio regular, tráfico entre puertos de una misma Autoridad Portuaria y número de escalas al año superior a 400. Por tanto, para el tráfico no regular entre las Islas Canarias, para el tráfico regular o no regular entre puertos de distintas Autoridades Portuarias del archipiélago y cuando el tráfico –incluido el servicio marítimo regular entre puertos de una misma Autoridad Portuaria– no superara, hipotéticamente, el número de 400 escalas al año, la desaparición de la bonificación determinaría la supresión del efecto reductor del coste del transporte por este concepto impositivo. Una supresión que significaría un incremento del 400 por 100 de dicho coste respecto de la cuantía básica de la Ley 48/2003. Caben aquí las mismas apreciaciones sobre el diferencial fiscal resultante de la modificación legislativa realizadas en el párrafo anterior.

La supresión o la limitación, en su caso, del efecto reductor derivado de la nueva regulación proyectada puede resultar compensada para determinado tipo de tráficos por la bonificación prevista en el artículo 19 del Proyecto de Ley. Con arreglo a este precepto, al objeto de incentivar la captación, fidelización y crecimiento de determinados tráficos y servicios marítimos se podrán aplicar bonificaciones adicionales en la cuota íntegra de la tasa del buque –y de la mercancía– en relación con: el tráfico de contenedores, tráfico de pesca congelada, tráfico de productos hortofrutícolas, tráfico de vehículos nuevos, tráfico de pasajeros en cruceros y tráfico de combustibles. Ahora bien, tales bonificaciones no podrán exceder del 40 por 100 de la cuota íntegra. A ello se añade el límite general para el conjunto de las establecidas en el mencionado precepto, que se cifra en el 10 por 100 de la recaudación media anual conjunta por las tasas al buque y a la mercancía de los dos últimos ejercicios. Por otro lado, ha de precisarse que la efectiva aplicación de tal bonificación se condiciona a los acuerdos que se adopten en los respectivos Planes de Empresa (art. 1.3 del Proyecto de Ley) entre Puertos del Estado y cada Autoridad Portuaria, lo que en definitiva supone sustituir la certeza y estabilidad que proporciona la Ley por la incertidumbre e inestabilidad propia de las negociaciones que deban producirse en el marco de los mencionados planes por aquellos a quienes en cada momento político corresponda.

En cualquier caso, de hacerse efectiva, resultaría que para los tráficos y servicios allí enumerados, entre los que reviste particular relevancia en los puertos canarios el tráfico de contenedores o el de suministro de combustibles, el efecto reductor, comparado con las bonificaciones del artículo 27.4 a) de Ley 48/2003, pasaría a ser el siguiente:

- Para los buques de mercancías que realicen los tráficos bonificados y que cubran un servicio entre puertos canarios y puertos de la Unión Europea: 40 por 100 –si se apura al máximo la posibilidad prevista en el artículo 19.3–, lo que respecto de la bonificación del 50 por

50 por 100 se traduciría en un incremento del coste del transporte por este concepto impositivo del 20 por 100.

- En cuanto a los buques de mercancías que realicen los tráficos bonificados, excluidos aquellos sobre los que se aplica el coeficiente reductor del 0,2 a que se refiere el artículo 13.4 / 8.º del Proyecto, la eventual aplicación del citado artículo 19.3 se traduciría en un menor incremento del coste del transporte por este concepto impositivo que se cifraría entonces en el 200 por 100.

En consecuencia, puede afirmarse que tanto el artículo 13.4 / 8.º como el artículo 19 del Proyecto de Ley remedian muy limitadamente las consecuencias de la supresión de las bonificaciones del artículo 27.4 a) de la Ley 48/2003¹⁰.

B) *La tasa del pasaje*

La supresión de la bonificación prevista en el artículo 27.4 b) de la Ley 48/2003 determina la eliminación del efecto reductor con las siguientes consecuencias:

En relación con los pasajeros en régimen de transporte y vehículos en régimen de pasaje entre *Canarias y la Unión Europea*, la desaparición del efecto reductor derivado de la bonificación del 60 por 100 prevista en el artículo 27.4 b 1) de la Ley 48 /2003 se traduciría en un incremento del coste de la tasa, para los puertos canarios, del 150 por 100, tomando como referencia la cuantía básica prevista en el artículo 23.5 a) de la Ley 48/2003 en la redacción dada al mismo por la Ley 31/2007, de 30 de octubre y actualizada en las Leyes de Presupuestos posteriores.

Si el transporte tiene lugar en buques que prestan un servicio regular, el efecto reductor no quedaría eliminado en su totalidad, sino que pasaría a ser del 20 por 100, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14.4 f) del Proyecto de ley. En tal caso, el incremento en el coste del transporte por este concepto impositivo sería del 100 por 100. La situación descrita se reproduce en algunas de las distintas modalidades del hecho imponible por la que se exige esta tasa, en relación con las cuales se mantiene en el Proyecto de Ley la misma proporción que éstas tienen en el artículo 23.5 de la Ley 48/2003 respecto de la cuantía básica, como ocurre en la tasa del pasaje exigible por pasajero cuando la navegación se produzca exclusivamente en las aguas de la zona de servicio del puerto [artículo 14.4 b) del Proyecto]. En otros casos, el incremento de las tasas resulta reducido ligeramente como consecuencia de la introducción, por el precepto últimamente mencionado, de coeficientes menores a aplicar sobre la cuantía básica: es el caso de la tasa del pasaje exigible por el pasajero de crucero turístico en puerto base con más de un día de permanencia y el pasajero de crucero turístico en tránsito. En cambio para otros supuestos, como la tasa exigible por el pasajero de crucero en puerto base el día de embarque o desembarque, el incremento derivado de la supresión de la bonificación que se analiza resulta mayor por efecto de los mayores coeficientes introducidos por el referido artículo 14.4 b) del Proyecto.

En un análisis comparativo con el régimen general de los puertos del sistema, se observa que el coeficiente reductor del citado artículo 14.4 f) permite mantener los efectos de la bonificación contenida en el artículo 27.2 b) de la Ley 48/2003 –no aplicable a los puertos canarios, de Baleares, Ceuta y Melilla– cuya derogación también se proyecta, mientras que en los puertos canarios se producirían los incrementos indicados con la consiguiente reducción del diferencial fiscal.

Cuando el embarque o desembarque tenga lugar en atraques y estaciones marítimas otorgadas en concesión, el Proyecto de Ley mantiene la misma regulación que la Ley actualmente vigente, mediante el recurso de reducir en un 50 por 100 los coeficientes aplicables en los atraques y estaciones marítimas no concesionadas o autorizadas. Sin embargo, ello no ocurre en relación con la tasa aplicable a los vehículos en régimen de pasaje que atraquen en estaciones marítimas donde sólo ésta última y no

¹⁰ No hay que olvidar tampoco las subvenciones al tráfico de mercancías establecidas en los Reales Decretos 170/2009, de 13 de febrero y 362/2009, de 20 de marzo –citados anteriormente en el texto– que, aunque limitadas a determinados productos, supone la posibilidad de trasladar el incremento de estas tasas sobre los beneficiarios de las mismas, ya que uno de los conceptos subvencionables es precisamente el de las tasas portuarias.

el atraque esté otorgado en concesión, dado que el Proyecto de Ley –art. 14.4 e)– no incorpora la reducción del 25 por 100 prevista en la Ley 48/2003. Aunque en el momento presente las consecuencias de este cambio son mínimas, dada la práctica inexistencia en los puertos canarios de estaciones marítimas o atraques otorgados en concesión, ello supondría, teóricamente, un incremento de la base sobre la que se aplica el efecto reductor y en última instancia, un incremento todavía mayor para los puertos canarios, en que el transporte de vehículos en régimen de pasaje, precisamente por la fragmentación territorial derivada de la insularidad, es mayor. En efecto, en tal caso, el efecto reductor pasaría de ser el resultado de aplicar el 60 por 100 a la tasa correspondiente –una vez reducida ésta al 75 por 100–, al que se derivase de aplicar en su caso el 20 por 100 –si se tratase de servicio regular– sobre la cuantía básica (P) ponderada por el mismo coeficiente que el previsto para el embarque o desembarque en atraques y estaciones marítimas no concesionadas o autorizadas. Esto motivaría un incremento del coste del transporte por este concepto impositivo del 166,6 por 100.

En lo que concierne a la tasa exigible por los pasajeros en régimen de transporte y vehículos en régimen de pasaje entre *puertos del archipiélago canario*, la desaparición de la bonificación del 80 por 100 prevista en el artículo 27.4 b 2) de la Ley 48/2003 supone:

- Cuando el transporte de pasajeros y vehículos –en régimen de pasaje– no se preste en servicio regular, desaparecerá la bonificación del 80 por 100, lo cual supondrá un incremento del coste del transporte por este concepto impositivo del 400 por 100. Se trata de un gran incremento, cuya relevancia es mínima pues en Canarias el transporte de pasajeros se presta en servicio regular.
- Cuando el transporte de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje tenga lugar en buques integrados en servicios marítimos regulares que unan puertos de la misma Autoridad Portuaria con escalas superiores a 500 al año, los coeficientes se reducen a la mitad, según prevé el artículo 14.4 g) del Proyecto de Ley. Resulta así que, para los supuestos en que concurren dichas tres condiciones se pasaría del efecto reductor del 80 por 100 actualmente aplicable conforme a la Ley 48/2003, a uno del 50 por 100, lo que representaría un incremento del 150 por 100 de la tasa del pasaje.
- Cuando el transporte de pasajeros y vehículos en régimen de pasajeros entre puertos del archipiélago canario a través de servicios marítimos regulares tenga lugar entre puertos de la Islas pertenecientes a distintas Autoridades Portuarias o, aun realizándose entre puertos de una misma Autoridad portuaria, no lo fuera en número de escalas superior a 500, no podría aplicarse el coeficiente del artículo 14.4 f) del Proyecto de Ley, con lo cual el incremento del coste del transporte sería del 300 por 100.

Tal como se ha comentado en el apartado anterior, la bonificación prevista con carácter general en el artículo 27.2 de la Ley 48/2003 se mantiene en el Proyecto de Ley, gracias al efecto reductor derivado de la aplicación de un coeficiente del 80 por 100 para los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y vehículos en régimen de pasaje transportados en buques integrados en servicios marítimos regulares (art. 14.4 f). En contraste con ello, el incremento del coste de las tasas por el transporte entre islas en los términos analizados que se deriva de la modificación proyectada en el régimen económico de los puertos canarios de interés general provocaría un agravio comparativo cuantificable: En primer lugar respecto de las condiciones de competitividad en que los operadores económicos de la ultraperiferia desarrollan su actividad; pero también un agravio comparativo entre los usuarios de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en régimen de pasaje de los puertos canarios, en los que por inexistencia –en el caso del transporte de vehículos– o menores vías de transporte alternativo, la demanda de dicho modo de transporte es una demanda cautiva, situación que se acentúa en el supuesto del transporte regular de viajeros entre puertos de distintas Autoridades Portuarias.

C) *La tasa de la mercancía*

En lo que concierne a esta tasa, hay que anotar que las proporciones existentes entre las distintas cuantías previstas dentro del régimen simplificado, del régimen por grupos de mercancías

y dentro del aplicable a los envases, embalajes, contenedores, etc. establecidas en la Ley 48/2003 – modificada por la Ley 30/2007, de 30 de octubre, y actualizada por las Leyes de Presupuestos Generales posteriores–, se mantienen con carácter general en el Proyecto, dado que los coeficientes no varían¹¹. Por otro lado, el alcance de la exclusión de las bonificaciones previstas en el artículo 27.4 c) de la Ley 48/2003 ha de medirse, de igual forma que en las tasas examinadas en las páginas precedentes, teniendo en cuenta los efectos paliativos derivados de los coeficientes reductores previstos para las mercancías en que concurren las condiciones señaladas en los apartados b) y c) del artículo 15.5 del Proyecto de Ley. Vamos a referirnos separadamente a las tres bonificaciones establecidas de forma alternativa por el artículo 27.4 c) de la Ley 48/2003:

En primer lugar, para las mercancías transportadas en buques que presten un servicio entre puertos de las islas Canarias y la Unión Europea, la exclusión de la bonificación del 40 por 100 puede resultar compensada en parte por la reducción del 35 por 100 de la tasa correspondiente en que se traduce el coeficiente previsto en el artículo 15.5 b) del Proyecto de Ley. Ahora bien, esta reducción sólo sería aplicable para las mercancías transportadas en buques tipo ro-ro pertenecientes a un servicio marítimo prestado con regularidad. En este concreto supuesto, el coste del transporte se vería incrementado en un 8,3 por 100. En los demás, el incremento sería del 66,6 por 100. Paralelamente, si se realiza el mismo análisis en relación con las bonificaciones que para el resto de los puertos de interés general contempla la Ley 48/2003 en su artículo 27.2, puede constatarse que el incremento derivado de la supresión de las previstas en los apartados c1) y c2) se traduce en incrementos del 11 por 100 y 25 por 100 respectivamente. Por tanto, un incremento considerablemente menos gravoso que el del 66,6 por 100 para los puertos canarios. Es necesario advertir, además, que la bonificación prevista como posibilidad en el artículo 19.3 del Proyecto para la tasa de la mercancía exigible en relación con determinados tráficos y servicios marítimos, la mayor parte de ellos de gran relevancia para los que se desarrollan en los puertos canarios, puede contribuir a neutralizar los efectos de la exclusión de esta bonificación, aunque hay que tener presente las limitaciones a que se ha hecho referencia en el apartado A) anterior.

En segundo lugar, la exclusión de la bonificación del 80 por 100 prevista en el artículo 27.4 c2) de la Ley 48/2003 para las mercancías transportadas en buques que presten un servicio entre puertos de un mismo archipiélago resultará en parte compensadas por la reducción que se deriva de los coeficientes reductores previstos en el artículo 15.5 b) y c) así como de la bonificación prevista en el artículo 19 del Proyecto. Por tanto:

- Cuando las mercancías transportadas lo sean entre puertos canarios de interés general se mantendrá el efecto reductor del 80 por 100 de la tasa de la mercancía única y exclusivamente si se dan, conjuntamente las tres siguientes condiciones: 1) que esos puertos pertenezcan a una misma Autoridad Portuaria; 2) que las mercancías se transporten en buques que presten un servicio regular; 3) que esos buques realicen un número de escalas al año superior a 500 [art. 15.5 c) del Proyecto].
- Cuando el transporte de mercancías tenga lugar entre puertos canarios de interés general integrados en Autoridades Portuarias distintas o integrados en una misma Autoridad Portuaria sin que concurren las condiciones antes mencionadas, la exclusión de la bonificación del 80 por 100 se traducirá en un incremento del 400 por 100 de las tasas salvo que sea aplicable la reducción que se deriva del coeficiente reductor previsto en el artículo 15.5 b) del Proyecto de Ley, es decir, cuando las mercancías transportadas lo sean en buques tipo ro-ro que presten un servicio marítimo con regularidad. En este caso la reducción del 35 por 100 prevista representaría un incremento de coste del transporte imputable a esta causa del 225 por 100.

¹¹ En el régimen simplificado, por ejemplo, la cuantía de la tasa de la mercancía aplicable al contenedor de 20' o menos representa un 38 por 100 menos que la aplicada al camión con remolque según lo establecido en el artículo 24.5 de la Ley 48/2003. El Proyecto de Ley contempla la misma proporción, redondeada por exceso en ambos casos a la segunda cifra decimal. En el régimen por grupos de mercancías, la proporción existente entre la cuantía asignada a la tasa exigible a las del grupo Primero representa un 15,4 por 100 menos que la asignada a las del grupo Quinto, según la regulación de la Ley 48/2003, mientras que en el Proyecto de Ley dicha proporción es del 16 por 100. Para los envases y embalajes la cuantía de la tasa exigible en la Ley 48/2003 por contenedor inferior o igual a 20' es inferior en un 33 por 100 a la exigible a un camión con remolque. La misma proporción se establece en el Proyecto de Ley.

La reducción que dejaría de aplicarse por la exclusión de la bonificación del 80 por 100, podría ser absorbida por la bonificación de la tasa de la mercancía contemplada en el artículo 19.3 del Proyecto de Ley. Pero el alcance de esta compensación quedaría limitado, además de por las circunstancias ya señaladas, por el propio porcentaje del 40 por 100 de la cuota íntegra que se establece como límite a esa eventual bonificación. De este modo, en el mejor de los casos, la reducción máxima del 40 por 100 de la tasa de la mercancía para los tráficos allí contemplados vendría a remediar el incremento del importe de la referida tasa, que pasaría a ser del 400 por 100 al 200 por 100 o, en otro caso, del 225 por 100 al 95 por 100 si se acumularan las reducciones del artículo 15.5 b) y 19 c) del Proyecto.

En tercer lugar, la exclusión de la bonificación del 70% de la tasa de la mercancía prevista en el artículo 27.4 c3) de la Ley 48/2003, analizada conjuntamente con la compensación del efecto reductor derivado del artículo 15.5 b) y c), así como del artículo 19.3 del Proyecto de Ley, determina los siguientes efectos:

- Cuando los envases, embalajes, contenedores camiones, remolques y semirremolques se embarquen vacíos como tales elementos de transporte desde los puertos canarios de interés general con destino a puertos de la Unión Europea la supresión de la referida bonificación del 70 por 100 representará un incremento del importe de la tasa de la mercancía del 233 por 100, salvo que sea aplicable la reducción prevista en el artículo 15.5 b) del Proyecto de Ley, en cuyo caso, cuando dicho transporte se realizara en buques tipo ro-ro integrado en un servicio regular, procedería una reducción del 35 por 100 derivada de la aplicación del coeficiente del 65 por 100 allí previsto. En este caso, el incremento del importe de la tasa bajaría a un 116,6 por 100.
- Si se aplicara la bonificación del artículo 19.3 del Proyecto de Ley el incremento anteriormente señalado podría compensarse aplicando la bonificación máxima del 40 por 100, pasando a cifrarse entonces dicho incremento, en un 100 por 100, salvo que se acumularan este 40 por 100 al 35 por 100 previsto en el párrafo anterior, en cuyo caso el importe de la tasa se incrementaría en un 30 por 100.

Se reproduce, por tanto, la situación referida en relación con las bonificaciones anteriores sobre el alcance limitado de la regulación del artículo 15.5 b) y 19.3 del Proyecto de Ley para paliar el incremento del importe de las tasas derivado de la exclusión de las bonificaciones del artículo 27.4 c3) de la Ley 48/2003.

Ha de reiterarse que la disposición mencionada en primer lugar viene a introducir una nueva reducción para el resto de los puertos de interés general inexistente en el artículo 27.2 c) de esta misma Ley. Se trata de la reducción del 35 por 100 de la tasa de la mercancía derivada del coeficiente 0,65 –art. 15.5 b) del Proyecto–, aplicable a los elementos de transporte de las mercancías o unidades de carga transportadas en buques tipo ro-ro en servicios regulares, siendo por ello trasladables aquí las consideraciones sobre la minoración del diferencial fiscal ya realizadas.

D) *La exención de la tasa de la mercancía en tránsito marítimo*

La Ley 48/2003 establece en su artículo 24.5 b) una exención de la tasa de la mercancía para las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago por la ocupación de la zona de tránsito por período inferior a cuatro horas en las que el medio rodante forme parte del transporte marítimo y durante el mismo día de embarque o desembarque y su inmediato anterior o posterior en otro caso. Esta exención desaparece del texto del Proyecto de Ley, lo que, de hacerse efectiva, supondría un incremento de transporte interinsular por este concepto del 100 por 100, que se devengaría por cada una de las operaciones del desembarque y embarque en cada puerto interinsular hasta su destino final. Por el contrario, la bonificación del 70 por 100 de la tasa de la mercancía prevista en el artículo 27.1 b1) de la Ley 48/2003 para las mercancías en tránsito marítimo internacional se mantiene gracias al coeficiente 0,30 introducido por el artículo 15.5 a) del Proyecto de Ley que además se extiende a sus elementos de transporte. De este modo se daría la situación paradójica de que las mismas mercancías en tránsito en cualquiera de los puertos canarios de interés general resultarían gravadas por la referida tasa si se

dirige a cualquier otro puerto del archipiélago, mientras que disfruta de una bonificación del 70 por 100 de la tasa si su destino es internacional.

Como conclusión parcial de este apartado puede afirmarse que contrariamente a lo señalado en la Exposición de Motivos del Proyecto, la supresión de las bonificaciones del artículo 27.4 no resuelve una situación que pudiera chocar con el principio de igualdad y no discriminación, sino que por el contrario, introduce un elemento de discriminación negativa generadora de desigualdad, al no tener en cuenta las desventajas a las que se enfrentan los puertos canarios de interés general por su condición insular y ultraperiférica. Se los coloca así en una situación de igualdad formal que contrasta con las desiguales condiciones materiales en que se desarrolla la actividad económica portuaria, reduciendo su diferencial fiscal en materia de tasas respecto del sistema portuario estatal con olvido de las exigencias del principio de solidaridad como mecanismo para alcanzar el equilibrio económico y justo en el que las circunstancias del hecho insular deben ser particularmente atendidas.

III. EL DICTAMEN MOTIVADO DE LA COMISIÓN EUROPEA: LA SUPUESTA VULNERACIÓN DEL DERECHO COMUNITARIO COMO ORIGEN DE LA SUPRESIÓN DE LAS BONIFICACIONES EN EL PROYECTO DE LEY

1. El contenido del Dictamen: las bonificaciones que se consideran contrarias al Derecho Comunitario y las razones de la objeción

La causa de la supresión de las bonificaciones a que nos venimos refiriendo se encuentra en la emisión, por la Comisión Europea, del Dictamen motivado a que se hizo alusión al comienzo de este trabajo, comunicado en abril de 2008 al reino de España. Así se reconoció en la Exposición de Motivos del Anteproyecto que precede al Proyecto de Ley ahora analizado, si bien en este último ha desaparecido la mención de tal circunstancia. En el citado Dictamen, la Comisión Europea advierte que algunas de las bonificaciones establecidas en la Ley 48/2003 son contrarias al Derecho Comunitario y concretamente, al principio “a igual servicio igual precio” porque se otorgan en función del origen o destino del buque.

Es preciso examinar detenidamente el referido documento al objeto de identificar las bonificaciones que se reputan contrarias al Derecho Comunitario para centrar en ellas el análisis sobre el pretendido incumplimiento. El Dictamen, en su parte dispositiva, se expresa en los siguientes términos:

“Al instaurar el sistema de bonificaciones y exenciones de las tasas portuarias que establecen los artículos 24 y 27 de la Ley 48/2003 en lo que se refiere al tráfico entre un puerto español o comunitario y un puerto de las Islas Canarias, de las Islas Baleares, de Ceuta o de Melilla, así como al tráfico entre puertos españoles y puertos de terceros Estados de la Unión Europea, el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben con arreglo al artículo 1 del Reglamento (CEE) número 4.055/86.”

Según se desprende de los antecedentes del Dictamen, las tachas de disconformidad con el Derecho Comunitario se dirigen a las siguientes exenciones y bonificaciones:

- *Exención de la tasa de la mercancía* aplicable a las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo, con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago [art. 24.5 A) b].
- *Bonificación por razón de la lejanía y la insularidad*: Bonificación del 50 por 100 de la tasa del buque, que en la vigente Ley 48/2003 se aplica a los buques de pasajeros en régimen de transporte y a los buques de mercancías que presten un servicio entre puertos de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla y la Unión Europea (art. 27.4 a1).
- *Bonificación por razón de la lejanía y la insularidad*: Bonificación del 60 por 100 de la cuota de la tasa de pasaje, aplicable, en la vigente Ley, por el embarque y desembarque

de los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje entre un puerto de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla y la Unión Europea (art. 27.4 b1).

- *Bonificación por razón de la lejanía y la insularidad*: Bonificación del 40 por 100 de la tasa de la mercancía, aplicable a las mercancías transportadas en buques que presen un servicio entre puertos de las Islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla y la Unión europea (art. 27.4 c1).
- *Bonificación para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma crucerista y logística*: Bonificación de la tasa del buque, aplicable, en la legislación vigente, a: 1) los buques de crucero turístico cuyo puerto anterior o posterior al de escala sea un puerto perteneciente a la Unión Europea, el 20 por 100; 2) buques de crucero turístico cuyo puerto anterior y posterior sea un puerto perteneciente a la Unión Europea, el 30 por 100; 3) buques de crucero turístico cuando realicen una escala en un puerto base, el 20 por 100, y 4) buques pertenecientes a una misma compañía de cruceros cuando en conjunto realicen en un puerto al menos 12 escalas como puerto base, el 30 por 100 (art. 27.1 a).
- *Bonificación para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma crucerista y logística*: Bonificación del 40 por 100 de la cuota de la tasa de la mercancía aplicable con la actual legislación, a las mercancías que se embarquen con origen en otro país de la Unión Europea así como las que se desembarquen con destino a otro país de la Unión Europea y sean transportados en el buque en elementos no rodantes (art. 27.1 b 2).
- *Bonificación para potenciar la intermodalidad y el cabotaje comunitario*: Bonificación del 20 por 100 a la tasa del buque aplicable en la normativa vigente a los buques que presten un servicio regular entre puertos de la UE. Esta bonificación se incrementa al 50 por 100 de la tasa cuando el servicio regular entre puertos de la UE se presta en buques tipo ro-ro (art. 27.2 a).
- *Bonificación para potenciar la intermodalidad y el cabotaje comunitario*: Bonificación del 20 por 100 de la tasa del pasaje aplicable, en la Ley 48/2003, por los pasajeros en régimen de transporte y por los vehículos en régimen de pasaje transportados en buques que presten un servicio regular entre puertos de la UE (art. 27.2 b).
- *Bonificación para potenciar la intermodalidad y el cabotaje comunitario*: Bonificación a la cuota de la tasa de la mercancía, aplicable exclusivamente en relación con las mercancías que se transporten entre puertos de la UE bajo distintas modalidades, que oscilan entre el 10 y el 40 por 100 (art. 27.2 c).

A la vista de lo anterior se constata claramente que el Dictamen de la Comisión Europea no expresa tacha de disconformidad con el Derecho Comunitario en relación con las bonificaciones de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, establecidas en los artículos 27, 1 b 1); 27.4 a 2); 27.4 b 2); 27.4 c 2), y 27.4 c 3). Tampoco se formula objeción a las bonificaciones establecidas en los apartados 3, 5 y 6 del mencionado precepto.

Por lo que aquí interesa destacar, ello significa que la Comisión no considera contrarias al Reglamento (CEE) número 4.055/86, de 22 de diciembre, relativo a la aplicación del principio de la libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países (en adelante, Rgto. 4.055/86), las siguientes bonificaciones:

- *Bonificación para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma crucerista y logística a nivel internacional*: Bonificación de hasta el 70 por 100 de la tasa de la mercancía aplicable a las mercancías en tránsito marítimo internacional (art. 27.1 b1).
- *Bonificación por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad*: Bonificación del 80 por 100 de la tasa del buque aplicable a los buques de pasajeros en

régimen de transporte y a los buques de mercancías que presten un servicio entre puertos de un mismo archipiélago (art. 27.4 a 2).

- *Bonificación por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad:* Bonificación del 80 por 100 de la cuota de la tasa del pasaje aplicable a los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje entre puertos de un mismo archipiélago (art. 27.4 b 2).
- *Bonificación por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad:* Bonificación del 80 por 100 de la cuota de la tasa de la mercancía aplicable a las mercancías transportadas en buques que presten un servicio entre puertos de un mismo archipiélago (art. 27.4 c 2).
- *Bonificación por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad:* Bonificación del 70 por 100 de la cuota de la tasa de la mercancía aplicable a los envases, embalajes, contenedores, cisternas u otros elementos, que tengan o no el carácter de perdidos o efímeros y que se utilicen para contener las mercancías en su transporte, así como a los camiones, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte se embarquen vacíos en puertos de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla con destino a puertos de la Unión Europea (artículo 27.4 c 3).

Visto que la supresión de las bonificaciones enumeradas en último lugar no tienen su origen en el Dictamen de la Comisión, centraremos el análisis en las restantes bonificaciones sobre las que se ha pronunciado la Comisión Europea. A tal efecto, y en función de la causa por las que se consideran contrarias al Derecho Comunitario, cabe agrupar las mismas en dos categorías:

Un primer grupo de las referidas bonificaciones comprende aquellas que se reputan contrarias al Reglamento 4.055/86 porque no se extienden al tráfico entre puertos españoles y puertos de un tercer Estado, lo que determina la aplicación de tarifas al tráfico entre un puerto español y un puerto de un tercer Estado más altas que las aplicables al tráfico interior o intracomunitario sin que dicha diferencia esté justificada objetivamente en una diferencia de costes de los servicios portuarios. Esta objeción se formula respecto de las bonificaciones previstas en los artículos 27.1 a); 27.1 b 2); 27.2 a); 27.2 b) y 27.2 c). Por tanto, la disconformidad con el principio de libertad de prestación de servicios no deriva del propio fundamento de las bonificaciones (consolidar a España como plataforma crucerista y logística internacional, potenciar la intermodalidad) sino de su no extensión a terceros países. Como se ve, la solución de este problema no reviste dificultad más allá de la merma de la recaudación que dicha extensión comportaría para las Autoridades Portuarias.

En segundo lugar se identifican las bonificaciones consideradas contrarias al Reglamento 4.055/86 como consecuencia de que suponen el establecimiento de un régimen diferenciado de tasas portuarias por la prestación de servicios portuarios análogos. Según el razonamiento de la Comisión, las bonificaciones de las tasas del buque, del pasaje y la mercancía previstas en los artículos 27.4 a); 27.4 b) y 27.4 c 1) introducen un régimen diferenciado de tasas para el tráfico interno y el tráfico comunitario que no obedece a diferencias en los costes de servicios portuarios prestados sino a los lugares de destino y origen de los buques. La existencia de ese régimen diferenciado se constata, según el Dictamen, a partir de las dos siguientes observaciones:

1.º En virtud de las disposiciones antes mencionadas, “los puertos españoles aplicarán, por la prestación de servicios a buques que conecten un puerto español con otro puerto de la UE, tarifas más altas que a los que conecten un puerto español con las Islas Canarias, las Islas Baleares, Ceuta y Melilla”.

2.º Las bonificaciones aplicadas al tráfico entre un puerto de las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla y otro puerto español son más altas que las que se aplican al tráfico entre un puerto de las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla y un puerto de otro Estado miembro. Ello es así –continúa el Dictamen– como consecuencia de que “en el segundo caso, la bonificación sólo se aplica una vez, es decir, en el puerto de carga; en cambio, en el primer caso, las bonificaciones se

aplican dos veces primero en las tasas portuarias aplicadas en el puerto de carga y luego en las tasas portuarias en el puerto de destino”.

La combinación de estos factores provoca –siguiendo la argumentación del Dictamen– que “la tarifa aplicable al tráfico entre un puerto español y un puerto de las Islas Canarias, Islas Baleares, Ceuta y Melilla hace que resulte más cara la prestación de servicios entre los Estados miembros que la prestación de servicios meramente interna del Estado miembro”, razón por la cual la aplicación de dicha tarifa se considera contraria al principio de la libre prestación de servicios.

Ha de advertirse, por otro lado, que no se contiene en el Dictamen motivación por la que se considera contrario al principio de libre prestación de servicios la exención, prevista en el artículo 24.5 de la Ley 48/2003, de la tasa de la mercancía relativa a las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago.

2. El Dictamen de la Comisión Europea: análisis crítico

Tras el examen de los argumentos contenidos en el Dictamen, se hacen necesarias las siguientes precisiones:

En primer lugar, ha de señalarse que el Rgto. 4.055/86, con referencia al cual se evalúa la adecuación de las bonificaciones controvertidas, tiene un ámbito de aplicación bien definido. En efecto, el artículo 1.4 del citado Reglamento establece:

“Para los fines del presente Reglamento, se considerarán *servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros* los siguientes servicios cuando se presten normalmente a cambio de una remuneración:

- a) Servicios de transporte marítimo intracomunitario: el transporte de pasajeros o productos por mar entre cualquier puerto de un Estado miembro y cualquier puerto o instalación situada sobre la plataforma continental de otro Estado miembro.
- b) Tráfico con países terceros: el transporte de pasajeros o productos del mar entre los puertos de un país miembro y cualquier puerto o instalación situada sobre la plataforma continental de un país tercero.”

En consecuencia, quedan fuera del ámbito de la valoración conforme a la citada normativa las bonificaciones establecidas en el artículo 27.4 de la Ley 48/2003 relativas a la tasa del buque. El hecho imponible de dicho tributo se define como la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias fijas que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado, así como la estancia en los mismos. Si bien la tasa del buque –y las bonificaciones sobre las mismas– pueden incidir en los costes del transporte de viajeros y mercancías, es a este tráfico en sentido estricto al que se refiere el mencionado Reglamento y por tanto, en coherencia con ello, lo que debe valorarse es si las bonificaciones a la tasa del pasaje y a la tasa de la mercancía introduce restricciones contrarias al principio de libre prestación de servicios al transporte de pasajeros y mercancías.

En segundo lugar del atento examen del Dictamen se desprende que no se han captado matices importantes en la identificación del ámbito de las bonificaciones. En efecto, cuando en el Dictamen se afirma que en virtud de las disposiciones referidas, los puertos españoles aplicarán tarifas más altas por la prestación de servicios a buques que conecten un puerto español con otro puerto de la UE que a los buques que conecten un puerto español con uno de las Islas Canarias no se está teniendo en cuenta lo siguiente:

- Con referencia a la bonificación a la tasa del buque esta será aplicable igualmente a los buques que conecten un puerto español con otro puerto de la UE cuando más de la mitad de las toneladas de mercancía cargada y descargada corresponda a mercancía que sea embarcada o desembarcada en los puertos insulares, de Ceuta o de Meli-

lla [art. 27.4 a 1) segundo párrafo de la Ley 48/2003]. La misma matización ha de realizarse en relación con la bonificación de la tasa de la mercancía (art. 27.4 c 1). Y aunque no se menciona expresamente, cabe deducir lo mismo en la interpretación del artículo 27.4 b 1) de la mencionada Ley, pues no se establece ninguna exclusión para la tasa exigible por los pasajeros en tránsito en cualquier puerto peninsular. Obsérvese también, en relación con la bonificación de la tasa del buque y de la mercancía, que estas no se aplican cuando más de la mitad de la mercancía cargada y descargada lo sea en régimen de tránsito marítimo o transbordo. Por otro lado, se omite por la Comisión otro aspecto importante, y es que no estamos ante una bonificación que se aplica a todos los puertos españoles, sino que por el contrario el transporte realizado entre puertos peninsulares que no cumpla el requisito anteriormente mencionado (mercancías y pasajeros procedentes de o con destino a puertos canarios) recibe el mismo tratamiento que el transporte entre un puerto peninsular y otro de la UE.

- El hecho de que las bonificaciones controvertidas se apliquen una vez —en el puerto de carga— cuando el transporte tiene destino en un puerto de la UE y dos veces —en el puerto de carga y de descarga— cuando se desarrolla entre puertos españoles, no puede considerarse como un incumplimiento por parte del Reino de España de las obligaciones que le incumben con arreglo al 4.055/86, pues excede del ámbito de soberanía sobre el que se proyecta la legislación española establecer bonificaciones a las tasas análogas que eventualmente se apliquen en los puertos de destino de la UE.

Por tanto, consideramos errónea la afirmación de la Comisión Europea según la cual la tarifa aplicable al tráfico entre un puerto español o comunitario y un puerto de las Islas Canarias, las islas Baleares, Ceuta o Melilla hace que resulte más cara la prestación de servicios entre los Estados miembros que la prestación de servicios meramente interna del Estado miembro y, por ende es contraria al principio de la libre prestación de servicios”. Es errónea en cuanto a la identificación del ámbito en el que se aplican las bonificaciones controvertidas, como se ha señalado; lo es también en cuanto a la consecuencia, pues, por lo que se refiere a los puertos ultraperiféricos canarios, la aplicación de las referidas bonificaciones no podrían tener la entidad suficiente como para determinar una prestación de servicios entre los Estados miembros de la UE más cara que la existente entre el transporte marítimo entre Canarias y la UE o Canarias y la Península, siendo igualmente improbable que las mismas determinen restricciones a la libre prestación de servicios y por ende a la libre competencia. Es, en fin, contradictoria con las consideraciones que se extraen de un cambio de enfoque en cuanto a la conceptualización de las bonificaciones como imposición de tasas inferiores no acordes con menores costes de los servicios prestados, aspecto que se desarrollará más adelante.

En otro orden de ideas se hace preciso delimitar los supuestos de hecho sobre los que se ha pronunciado el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (en adelante TJCE) en las Sentencias invocadas por el Dictamen. Se analizan a continuación las STJCE 178/1994, de 5 de octubre y la STJCE 337/2002, de 14 de noviembre.

La STCE 178/1994 declaró que la República francesa incumplía el Rgto. 4.055/86 con la regulación de los artículos R 212-19 y R 212-20 del Código de Puertos marítimos en su versión resultante del Decreto número 92/1089, de 1 de octubre de 1992. En los mencionados preceptos se regula la tasa sobre los pasajeros de buques mercantes recaudada con arreglo a los derechos de puertos que, a los efectos que aquí interesan pueden resumirse de la forma siguiente:

- En los puertos marítimos de Francia continental, la tasa sobre los pasajeros exigible a los buques mercantes que embarcan con destino a otro puerto de Francia continental o a Córcega era de 8,28 FF, mientras que en el caso de los pasajeros procedentes de un puerto situado en Europa o con destino a un puerto situado en Europa se les exigía una tasa de 21,01 FF.
- En los puertos marítimos de Córcega, la tasa sobre los pasajeros con destino a otro puerto de Córcega, de Francia continental o de Cerdeña era de 8,28 FF, mientras que la misma cuantía era exigida en el caso de los pasajeros que se dirigían a un

puerto situado en Europa pero no sólo en el embarque sino también en el desembarque en un puerto de Córcega.

La sentencia referida declaró que esta regulación implica una discriminación doble: Por un lado, la cuantía de la tasa es inferior en los transportes de pasajeros efectuados con destino a un puerto francés –es decir, 8,28 FF– que en los efectuados con destino a un puerto de otro Estado miembro –21,01 FF– a excepción de los transportes con destino a Cerdeña desde Córcega. Por otro lado, en los transportes entre puertos franceses, la tasa sólo se percibe en el momento del embarque, mientras que en los transportes entre un puerto francés y un puerto de otro Estado miembro (a excepción de los efectuados entre Córcega y Cerdeña) la tasa se percibe tanto en el embarque –es decir transporte puerto francés/otro puerto de la UE– como en el desembarque, es decir, en el transporte puerto francés/otro puerto de la UE y a la inversa. Sobre la base de esta doble discriminación concluye el TJCE que la normativa francesa establece una distinción según que los buques efectúen transportes de pasajeros internos o transportes de pasajeros con destino a otros Estados miembros, proporcionando de este modo una ventaja particular al mercado interior y a los transportes internos de este Estado miembro que conlleva un régimen de imposición de tasas menos favorable en relación con el servicio de transporte entre un puerto francés y un puerto de otro Estado miembro, vulnerando así el artículo 1 del Rgto 4.055/86.

A la vista de lo anterior, puede comprobarse que la situación de hecho descrita, sobre la cual emite su juicio el Tribunal comunitario es bien distinta a la que contempla el artículo 27. 4 de la Ley 48/2003. En efecto, prescindiendo del hecho de que aquella se pronuncia sobre la tasa exigible a los buques por el transporte de pasajeros –sobre lo cual se ha hecho el oportuno comentario en líneas precedentes– así como de la consideración de que la normativa examinada establece tasas de cuantía diferente y no de bonificaciones sobre tasas de igual cuantía en todos los casos, aspecto que se aborda más adelante; circunscribiéndonos estrictamente al supuesto de hecho del artículo 27. 4 citado se observa lo siguiente:

- Las bonificaciones a la tasa del buque, la tasa del pasaje y la tasa de la mercancía no proporcionan una ventaja particular al mercado interior respecto del transporte con otros Estados miembros. Todo lo contrario, pues precisamente, a lo que se concede una ventaja es a este transporte cuando tiene lugar entre un puerto de Canarias –y de Baleares, Ceuta y Melilla– y la UE, que resulta bonificado en un 50 por 100, 60 por 100 y 40 por 100 respectivamente. Por tanto, se aplican las bonificaciones tanto en el tráfico Canarias-Península como en el tráfico Canarias-UE. Es más, en los puertos peninsulares, cuando las toneladas de mercancía cargada y descargada con destino o procedente, respectivamente, de puertos canarios, de Baleares de Ceuta o de Melilla represente la mitad o menos de la mitad de la totalidad de las descargadas, no será aplicable en los puertos peninsulares dicha bonificación. Tampoco se aplica esta ventaja en el transporte entre puertos españoles en los supuestos distintos a los anteriores. En tales casos, no es que el transporte interno no disfrute de una ventaja particular respecto al que se desarrolla entre Estados miembros, sino que resulta menos ventajoso que este último en los concretos supuestos descritos.
- Las bonificaciones controvertidas se aplican en los tres casos de la tasa del buque, el pasaje y la mercancía tanto en el embarque hacia un puerto de la UE como en el desembarque procedente de la UE. Así se desprende claramente de la propia dicción de la norma, que no discrimina el transporte según que tengan destino y origen o solo destino en un puerto determinado –como hace la normativa francesa–, sino que se refiere al transporte entre un puerto de la Islas Canarias –y de Baleares, Ceuta y Melilla–; es evidente que éste tiene lugar tanto cuando se produce el embarque como cuando se produce el desembarque. Igual sentido tiene lo establecido en el artículo 27. 4 a 1) segundo párrafo y en su apartado c 1) segundo párrafo del mismo. En efecto, al establecer los mismos que la bonificación sólo será aplicable cuando más de la mitad de las toneladas de la mercancía cargada y descargada correspondan a mercancía que sea embarcada o desembarcada en los puertos insulares de Ceuta o de Melilla –y lo mismo se establece en el segundo caso– se está

delimitando el campo de aplicación de la bonificación: Tanto el embarque de mercancías con destino a la UE –y a Península, con la limitación ya indicada– como el desembarque de mercancías procedente de la UE.

En cuanto a la STJCE 337/2002, de 14 de noviembre, se contiene en ella un pronunciamiento similar al que se ha examinado, relacionado con una cuestión prejudicial planteada por un Tribunal de Justicia de la República Helénica sobre la aplicación de tasas portuarias más altas por la prestación de servicios de transporte marítimo entre el puerto de Rodas y un puerto turco que las exigidas por prestaciones de servicios análogos entre el puerto de Rodas y otros de dicha República. Nuevamente, el Tribunal comunitario, con invocación de la sentencia 178/1994 ya analizada, declara que el Rgto. 4.055/86 se opone a la aplicación de la normativa nacional que haga más difícil la prestación de servicios entre Estados miembros que la realizada exclusivamente en el interior de un Estado miembro, a menos que dicha normativa esté justificada por una razón esencial. Valga aquí la reflexión de las líneas anteriores¹².

En tercer lugar, conviene reiterar que el Dictamen de la Comisión declara que no son de por sí contrarias al Derecho comunitario las bonificaciones del artículo 27.1 a (tasa del buque en los buques de crucero turístico); 27.1 b 2 (tasa de la mercancía para las que se embarquen con origen en otro país de la UE y las que se desembarquen con destino a otro país de la UE transportadas en elementos rodantes), así como las contenidas en el artículo 27.2 a); 27.2 b), y 27.2 c) –todas ellas establecidas para potenciar la intermodalidad y la integración de los puertos en las cadenas logísticas nacionales e internacionales y el cabotaje comunitario– centrándose la objeción en su no extensión a terceros países. El interés de esta parte del Dictamen radica en que, reconociéndose que se aplican tanto al tráfico intracomunitario como interior, no se advierte, en este ámbito, vulneración del principio de libertad de prestación de servicios. Pues bien, demostrado que también las bonificaciones denostadas por la Comisión, contrariamente a lo que se sostiene en el Dictamen, se aplican igualmente en el tráfico comunitario y en el tráfico interno, en los términos ya expuestos, no existe fundamento jurídico para reputarlas contrarias al principio de libertad de prestación de servicios. Ha de advertirse, por otro lado, cierta contradicción en el Dictamen en cuanto que no se formula tacha alguna en relación con las bonificaciones al tráfico interinsular cuando, aplicando el razonamiento hasta sus últimas consecuencias, habría de considerarse, al menos teóricamente, que también resulta más gravoso el transporte realizado entre un puerto de Canarias y la UE que el desarrollado entre dos puertos canarios. No ha llegado hasta ahí el Dictamen, lo cual puede interpretarse como un indicio de que el examen de las bonificaciones discutidas a la luz del principio de libertad de prestación de servicios no es el más adecuado.

Es necesario hacer hincapié en otro aspecto del Dictamen; el relativo al fundamento de las bonificaciones del artículo 27.4. Señala en este sentido la Comisión que “el criterio que aplica la Ley 48/2003 para conceder bonificaciones no se refieren en absoluto a los costes de la prestación de servicios, sino a otros criterios, como la insularidad y el fomento de la intermodalidad y del papel de España como plataforma crucerista”.

A tal formulación hemos de oponer que, aceptada la tesis de que las mismas no suponen incumplimiento del principio de libertad de prestación de servicios, no se hace necesario alegar, para justificarlas, un menor coste del servicio de transporte marítimo de pasajeros y mercancías desde Canarias respecto del que se desarrolla entre un puerto español y otro de la UE. Ese eventual menor coste es, como se ha dicho en líneas precedentes, improbable. Y es que en relación con los costes del transporte marítimo desde Canarias a la Península o desde Canarias a la UE, la cuestión no es dilucidar si dichos costes son superiores, puesto que es algo –nos referimos a los costes del transporte en general– sobre lo que la propia Comisión se ha pronunciado en numerosas ocasiones, sino en cuánto se cifran los costes adicionales del transporte derivados de la condición ultraperiférica de Canarias, habiendo asumido igualmente la Comisión Europea los estudios que sobre el particular han

¹² En el mismo sentido, también sobre tasas portuarias, la STJCE número 154/2002, de 19 de febrero, que se pronuncia contra una norma que la República Italiana mantenía en vigor más allá del plazo previsto en el Rgto. 4.055/86, una tasa aplicable a los pasajeros que embarcaban y desembarcaban en los puertos de Génova, Nápoles y Trieste procedentes de puertos situados en otro Estado miembro o en un país tercero, o con destino en los mismos, mientras que dicha tasa no se percibía en el caso de un transporte entre dos puertos situados en el territorio nacional. También en este caso se declaró el incumplimiento del Reglamento 4.055/86. La misma doctrina en materia de tasas aeroportuarias se refleja en las SSTJCE de número 187/2001, de 4 de julio, y 33/2003, de 6 de febrero.

remitido las autoridades españolas y los propios que la citada instancia comunitaria ha encargado, como ya ha quedado expuesto.

Llegados a este punto, lo que hay que remarcar es que en el régimen económico de los puertos de interés general de la Ley 48/2003 no existe en puridad un régimen de tasas distintos según que el transporte marítimo se desarrolle en el ámbito interno o comunitario. La cuantía de las tasas, establecidas con arreglo al principio de equivalencia –también en la Ley vigente– son básicamente las mismas en todos los puertos de interés general, porque lo que pretenden es cubrir, en el caso de la exigidas por la utilización de las instalaciones portuarias –tasa del buque, del pasaje y la mercancía– el coste de la puesta a disposición de las infraestructuras portuarias, costes para cuya medición se parte en la Ley 48/2003 de los valores medios del conjunto del sistema portuario.

En suma las bonificaciones establecidas en el artículo 27 de la mencionada Ley, particularmente las de su apartado 4 son bonificaciones que se aplican en relación con tasas por transportes marítimos realizados desde Canarias cuyo coste para el prestador del servicio no solo no es igual que el prestado entre puertos peninsulares o del resto de la UE, sino mayores. El fundamento de las mismas se encuentra, como bien se señala en el Dictamen, en la insularidad, pero también en la ultraperifericidad. A la incorporación de dicho estatuto en la aplicación modulada de las políticas comunitarias con relación a Canarias se ha hecho referencia en el epígrafe I del presente trabajo.

Finalmente, por lo que se refiere a la exención del artículo 24.5 de la Ley 48/2003, no se precisa en el Dictamen en qué vulnera el principio de libertad de prestación de servicios la aplicación de una exención a la tasa de la mercancía para las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago, vulneración que, recuérdese, la propia Comisión no ha encontrado en la bonificación del 80 por 100 aplicable al transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre puertos de un mismo archipiélago y tampoco en la bonificación del 70 por 100 para las mercancías en tránsito internacional prevista en el artículo 27.1 b 1).

Como conclusión de este apartado puede afirmarse que el Dictamen de la Comisión Europea de abril de 2008 emitido en relación con las bonificaciones del artículo 27.4 de la Ley 48/2003 incurre, en primer lugar, en una inexactitud en la identificación del ámbito material de aplicación de las referidas bonificaciones, que no es el transporte marítimo interno por oposición al intracomunitario, como ocurre en los supuestos de hecho enjuiciados en las Sentencias del TJCE invocadas al efecto. Dicha inexactitud conduce a una objeción que por errónea tampoco puede compartirse, pues no se aprecia, a la luz del examen precedente, incumplimiento del principio de libertad de prestación de servicios.

IV. EL DESARROLLO DE UN RÉGIMEN ECONÓMICO ESPECÍFICO PARA LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DE CANARIAS COMO REGIÓN ULTRAPERIFÉRICA EUROPEA: UN FUTURO POSIBLE

1. La justificación de un régimen económico específico de los puertos canarios de interés general en el marco de la estrategia europea para las regiones ultraperiféricas

En el epígrafe I de este trabajo se ha pretendido ilustrar la proyección del estatuto jurídico de región ultraperiférica reconocido en el artículo 299.2 del Tratado CE en los diferentes instrumentos del Régimen económico y fiscal canario, del que forma parte la exigencia de tarifas portuarias más reducidas (art. 4 de la Ley 19/1994). Se trata ahora de defender que las bonificaciones del artículo 27.4 de la Ley 48/2003 no solo no son contrarias al Derecho Comunitario sino que se inscriben en la estrategia de la UE para las regiones ultraperiféricas.

En este sentido, dada la importancia de la actividad económica desarrollada en los puertos y desde los puertos, el tratamiento normativo del régimen económico de los puertos canarios de



interés general no puede permanecer al margen sino que constituye una de las piezas clave en dicha estrategia. Valga la referencia a la Comunicación de la Comisión *Las regiones ultraperiféricas: una ventaja para Europa*, de 17 de septiembre de 2008, en la que se realiza un balance de la evolución de la situación de las regiones ultraperiféricas a la vista de la estrategia definida en Comunicaciones anteriores¹³ y se formulan nuevos retos para su desarrollo. Siempre desde la perspectiva exigida por el objeto del presente trabajo cabe destacar una serie de consideraciones sobre la citada estrategia.

En primer lugar las Comunicaciones de referencia parten de la siguiente premisa: El reconocimiento por el artículo 299.2 del Tratado CE de un estatuto específico de la ultraperiferia se funda en los principios de igualdad y proporcionalidad, que permiten tratar de manera diferente la situación distinta de estas regiones de manera que sus ciudadanos dispongan de las mismas oportunidades que las que prevalecen en el conjunto de la Unión modulando la actuación comunitaria (Comunicación de 25 de mayo de 2004).

De acuerdo con lo anterior, se ha trazado una estrategia inicial encaminada a afrontar las desventajas soportadas por dichas regiones ultraperiféricas que se ha completado, en una segunda fase con otra tendente a aprovechar sus ventajas comparativas.

En el tratamiento de las desventajas, la estrategia de la Comisión, apoyada por el Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones se estructuró en torno a tres ejes prioritarios: 1) la accesibilidad y compensación de las demás dificultades; 2) La competitividad, y 3) La integración regional. Esas prioridades, señala la Comisión, habrán de ser atendidas mediante instrumentos privilegiados de políticas de cohesión económica (instrumentos financieros y demás políticas comunitarias).

A reducir los problemas de accesibilidad se dirigen las inversiones en infraestructuras de transporte y el apoyo a los gastos de funcionamiento mediante la compensación de los excesos de costes, que se han traducido, por ejemplo, en las compensaciones al transporte de mercancías, como se ha señalado en el epígrafe I anterior. En cuanto al objetivo de competitividad, se inscriben en el mismo el conjunto de ayudas estatales, así como los regímenes fiscales y aduaneros especiales. Por lo que se refiere a la integración regional, encaminada a ampliar el espacio natural de influencia socioeconómica, se han incorporado recursos procedentes del FEDER para impulsar programas de desarrollo dentro del Plan de Acción para la Gran Vecindad en el seno del cual Canarias desarrolla en la actualidad un programa de cooperación transfronteriza con Marruecos. En relación con estos ejes de intervención estratégica, la Comisión ha reafirmado el carácter permanente de las desventajas y ha formulado la petición de consolidación de los instrumentos existentes tendentes a su compensación¹⁴.

Pero la Comunicación de la Comisión de 17 de octubre de 2008 da un paso más en esa estrategia de manera que junto con la atención de las desventajas se traza ahora el objetivo de aprovechar plenamente los factores positivos y las ventajas comparativas de las regiones ultraperiféricas respecto de terceros países y de la UE, derivadas fundamentalmente de su situación geográfica única. En este contexto adquiere un especial relieve las oportunidades de desarrollo que se derivan de su potencial marítimo. Así, por destacar los aspectos relacionados con la actividad portuaria, la Comisión es consciente de que al localizarse en rutas marítimas o en estrechos, las regiones ultraperiféricas ocupan una posición importante en los intercambios comerciales y por ello deberán aprovechar las oportunidades ofrecidas por el reforzamiento de la cooperación regional con este fin. Se trata, sostiene la Comisión, “de reforzar la capacidad de las regiones ultraperiféricas para seguir simultáneamente los

¹³ COM (2008) 642 final, de 17 de septiembre de 2008; Estrategia para las regiones ultraperiféricas: logros y perspectivas, COM (2007) 507 final y COM (2004) 343 final, de 25 de mayo de 2004, Estrechar la relación con las regiones ultraperiféricas.

¹⁴ Conviene destacar que en la Comunicación de la Comisión, de 12 de septiembre de 2007, ya citada se ha afirmado que aunque el desarrollo de las RUP no se reduce únicamente a la problemática de los costes adicionales, sí es conveniente incluir entre los medios para mejorar la eficacia de las medidas las orientaciones, pendientes de finalizar, para evaluar los efectos cuantificables de las desventajas específicas y sistematizar mejor los factores que intervienen en las mismas. En este sentido cabe citar el estudio que, según se ha expresado en las alegaciones del Gobierno de Canarias formuladas en mayo de 2008 al Dictamen motivado de la Comisión, se está desarrollando por la Unidad Ultraperiferia de la Dirección General de Política Regional de la Comisión Europea, en el que se incluye un catálogo de sobrecostes, entre los que se incluye, con particular incidencia en la materia aquí analizada, los relativos a la importación de los insumos, a su transporte, así como al transporte en el interior del archipiélago, entre otros que influyen directamente en los costes adicionales de la ultraperiferia.

flujos comerciales que les afecten y la política comercial de la UE”. En definitiva, en esta nueva visión las regiones ultraperiféricas se conciben como la avanzadilla de la UE que le confieren una dimensión especial en su acción exterior en contacto con otros conjuntos económicos. Especialmente importante en este aspecto es la vecindad con regiones en vías de desarrollo, como es el caso de Canarias y los países africanos, con los que han de reforzarse los intercambios económicos y culturales. Tal es la importancia que se concede a la dimensión marítima de las regiones ultraperiféricas que la Comunicación de 10 de octubre de 2007 dirigida por la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, ha propuesto una política marítima integrada de la UE en la que se atienda especialmente el potencial de las regiones ultraperiféricas, consciente de que el transporte marítimo es vital en el comercio internacional. A este fin propondrá “una nueva política portuaria, teniendo en cuenta las múltiples funciones de los puertos y el contexto más amplio de la logística europea” e invitará a los Estados miembros a elaborar políticas marítimas integradas nacionales, en estrecha colaboración, especialmente, con las regiones costeras.

2. La consolidación de las bonificaciones de las tasas portuarias previstas en la legislación vigente como pieza del Régimen económico-fiscal canario

Teniendo en cuenta las actuales regulaciones sectoriales internas y comunitarias en las que se aplican con mayor o menor intensidad los instrumentos de compensación de las desventajas inherentes a la condición ultraperiférica de Canarias y teniendo en cuenta asimismo las estrategias de intervención trazadas en los documentos referidos en el apartado anterior, el mantenimiento y desarrollo de las bonificaciones a las tasas portuarias establecidas en la Ley 48/2003 encuentra su fundamento en un doble orden de razones:

En primer lugar, la necesidad de consolidar este instrumento de compensación de los costes derivados de la ultraperiferia (lejanía, insularidad, fragmentación, etc.) al servicio del objetivo de mejora en la capacidad económica de acceso de Canarias al mercado comunitario y del desarrollo económico y social de las Islas. En relación con lo primero se ha demostrado en el ya citado Informe Tomillo sobre los costes de la periferia en la economía canaria que la existencia de costes diferenciales de transporte en Canarias es el resultado de la interacción de dos factores. En efecto, la lejanía de los principales centros de producción y consumo encarece las operaciones de transporte de mercancías, lo que resulta agravado por la doble insularidad. A ello se añade la reducida dimensión de su economía, lo que incrementa al nivel de dependencia externa. En dicho estudio se destaca además el peso de las tarifas portuarias en los mayores costes del transporte, cifrados –como se ha señalado en otro lugar– en el 31 por 100 de los costes totales de la ultraperiferia. La ultraperiferia genera así costes diferenciales respecto de las empresas peninsulares que hace necesario, en aras del principio de igualdad y proporcionalidad, un tratamiento diferente de esta distinta situación al objeto de que las empresas canarias tengan las mismas oportunidades^{15 16}. Desde otro punto de vista constituye una evidencia, como se ha señalado en el referido Informe, que las empresas canarias hacen frente a los costes de ultraperiferia de dos formas: o bien los repercuten a clientes o bien los absorben con cargo a recursos que retiran de fondos destinados a realizar inversiones. Cuando dichos costes se repercuten a los clientes, las empresas erosionan su posición competitiva respecto a las empresas peninsulares. En otro caso, cuando los soportan las empresas a costa de reducir sus inversiones, están poniendo

¹⁵ Con referencia a los datos de 1999 cuya proyección ha sido admitida por la Comisión Europea, se señala en el Informe Tomillo que los resultados obtenidos sugieren que de cada 100 pesetas facturadas en Canarias, las empresas de servicios dedicarían 4,4 pesetas a pagar costes no soportados por los competidores peninsulares, mientras que en la Industria se dedicarían 8,2 pesetas de cada 100 a pagar costes diferenciales.

¹⁶ Por otro lado, téngase en cuenta que los recientes Decretos 170/2009, de 13 de febrero, y 362/2009, de 20 de marzo, vienen a compensar de forma limitada tales costes diferenciales en lo que a las tasas portuarias se refiere. Así en el primer caso, el gasto de transporte subvencionado –hasta un 50 por 100 de los gastos subvencionables entre los que se encuentra las tasas portuarias– es el transporte marítimo interinsular de productos agrícolas o con destino al resto de España y a otros países de la UE originarios de las Islas Canarias, a excepción del plátano, así como el transporte desde el resto de España a la Islas Canarias de piensos y alimentos para el ganado. El Real Decreto citado en segundo lugar limita la subvención al transporte marítimo interinsular al que se realiza con destino a la Península y también al resto de los países de la UE de productos originarios de las Islas Canarias o que hayan sufrido en éstas transformaciones que aumenten su valor en los términos previstos en la citada norma. Dicha subvención tendrá como límite, igualmente el 50% de los costes regulados en su artículo 7 entre los que se encuentran las tasas portuarias.

un freno al crecimiento empresarial y al desarrollo económico en Canarias. Se trata de una situación permanente a la que se enfrenta la economía canaria en su conjunto dada la ausencia de transporte modal alternativo.

En segundo lugar, el mantenimiento de este instrumento de compensación en que consisten las bonificaciones del artículo 27 debe inscribirse en el contexto de desarrollo de un estatuto para la región ultraperiférica de Canarias que permita aprovechar las oportunidades derivadas de las ventajas de la posición geoestratégica de sus puertos, de forma que garanticen su competitividad en las grandes rutas del comercio marítimo internacional. En este sentido se ha señalado que Canarias puede optar por la definición de un puerto HUB (*Universal Serial Bus*, puerto central o de distribución de carga) de referencia frente a otros puertos de la costa occidental africana, en el que se aprovechen las operaciones de tránsito habituales y la ruptura de carga que de las mismas se derivan para desarrollar actividades de alto valor añadido que posibiliten una diversificación del sector portuario en particular y de la economía canaria en general. La dimensión ultraperiférica que adquiere la UE con Canarias y la posición de liderazgo en las rutas comerciales a la que coadyuvan sus puertos es evidente. Así, se ha señalado que por lo que se refiere al tráfico de contenedores, la ruta de mayor tráfico marítimo con el África subsahariana es la que une el continente con Europa. En suma, el 90% de los intercambios comerciales con África se realiza por vía marítima, y en ellos es claro el predominio de los que tienen lugar con la UE¹⁷. La reducción de costes de utilización de las infraestructuras portuarias constituye una herramienta imprescindible en la consolidación de esta posición de competitividad y justifica el mantenimiento de las bonificaciones vigentes en la actualidad.

CONCLUSIONES FINALES

A la vista de los razonamientos precedentes, en la valoración del Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003 de 26 de noviembre del régimen económico y prestación de servicios de los puertos de interés general y su incidencia en el régimen específico de los puertos canarios, se extraen las siguientes conclusiones:

- El Proyecto de modificación rebaja el nivel de reconocimiento de las circunstancias especiales derivadas de la ultraperifericidad de los puertos canarios, especialmente significativo en la desaparición de la referencia al principio de solidaridad interportuaria y a las circunstancias de lejanía e insularidad.
- Asimismo, en la configuración del principio de autosuficiencia económica como principio inspirador del sistema portuario y de cada Autoridad Portuaria, la formulación matemática del objetivo de rentabilidad excluye el margen que proporciona la Ley vigente para la expresa consideración de las circunstancias derivadas de la lejanía, la insularidad y la periferia, que queda así desplazada al ámbito de los acuerdos de empresa bilaterales de Puertos del Estado con cada una de las Autoridades Portuarias canarias. Con este nuevo esquema se introducen elementos de incertidumbre e inestabilidad que se compadecen mal con la previsibilidad necesaria en la toma de decisiones económicas por parte de aquellas Autoridades.
- El reforzamiento del principio de equivalencia en la determinación de las cuantías de las tasas y como instrumento del principio de autosuficiencia de cada Autoridad Portuaria determina en el Proyecto de Ley la referencia a los costes de cada Autoridad Portuaria para la cuantificación de las tasas por ocupación del dominio público, utilización especial de instalaciones portuarias y por prestación de servicios portuarios. Ello acentuará la precariedad de los puertos canarios de interés general, que ten-

¹⁷ Proyecto: Canarias Puerto-Industria (Resumen ejecutivo), junio de 2006. Federación Canaria de Empresas Portuarias.

drán que enfrentarse a sus mayores costes, derivados de su condición ultraperiférica con el consiguiente incremento de las tasas, sin que se hayan articulado mecanismos compensatorios suficientes.

- La supresión de las bonificaciones por razón de la lejanía y la insularidad previstas en el artículo 27.4 de la Ley 48/2003 que se propone en el Proyecto de modificación excede, en su alcance, a la advertencia formulada en el Dictamen Motivado de la Comisión Europea que al parecer la ha originado, ya que este último no formula objeciones contra las bonificaciones a la tasa del buque, de la mercancía y del pasaje aplicadas a las que se exigen en el tráfico interinsular canario.
- La supresión del conjunto de las bonificaciones provocarán un incremento considerable de los costes del transporte que la aplicación de las bonificaciones previstas en el artículo 19 del Proyecto remediarán de forma muy limitada. Ello reducirá el diferencial fiscal favorable a Canarias que constituye uno de los pilares del Régimen Económico y Fiscal de Canarias y que viene expresamente reflejado en materia de tasas portuarias en el artículo 4 de la Ley 19/1994 de modificación de los aspectos económicos del REFC. Un régimen especial que además del refrendo constitucional a través de la Disposición Adicional Tercera de la Constitución española ha adquirido una nueva dimensión en el Tratado constitutivo de las Comunidades Europeas con el reconocimiento de su condición ultraperiférica, elemento cuyo potencial el Proyecto de Ley no ha aprovechado.

PROPUESTAS

A lo largo de estas páginas se ha examinado, desde el punto de vista jurídico, las consecuencias que se derivarían de la aprobación por el Congreso de los Diputados del Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003 en cuanto a la supresión de las bonificaciones en ella previstas por razón de las circunstancias de alejamiento e insularidad. El enfoque adoptado en el estudio ha sido su inserción en el conjunto normativo interno y comunitario que confiere características singulares a la ordenación de los ámbitos de la vida económica y social del archipiélago canario en que se proyectan su condición ultraperiférica. Al propio tiempo ha de reconocerse que Las Autoridades Portuarias canarias – contrariamente a lo que la buena posición geoestratégica de los puertos que gestionan inducirían a considerar–, se enfrentan a importantes problemas de financiación, de los que la aplicación de las bonificaciones a las tasas portuarias son en buena parte responsables. De este modo, lo que es bueno para la competitividad de los puertos y el desarrollo económico y social del archipiélago no lo es tanto para la financiación de los organismos públicos que tienen que garantizar y financiar, entre otras cosas, unas infraestructuras tan necesarias como costosas. Por otro lado, La supresión de las bonificaciones que acomete el Proyecto de Ley tiene su origen en el Dictamen de la Comisión Europea, que declara algunas de ellas contrarias al Derecho Comunitario, como ha quedado suficientemente descrito.

Teniendo en cuenta lo anterior, y al objeto de que en el proceso de modificación iniciado se pueda reconducir la situación que se derivaría de desaparición de las citadas bonificaciones del artículo 27.4 y se articulen mecanismos de compensación a las Autoridades Portuarias canarias se formulan las siguientes propuestas:

1.º Consideramos fundamental incorporar al texto de la Ley la formulación del principio de solidaridad entre los organismos públicos portuarios, así como todas las referencias a la ultraperiféricidad como justificación de las medidas específicas que se defienden.

2.º Es necesario defender el mantenimiento de las bonificaciones previstas en el artículo 27.4 respecto de las cuales la Comisión Europea no ha formulado objeción, es decir: 1) la bonifica-

ción del 80 por 100 de la tasa del buque aplicable a los buques de pasajeros en régimen de transporte y a los buques de mercancías que presten un servicio entre puertos de un mismo archipiélago (artículo 27.4 a 2); 2) la bonificación del 80 por 100 de la cuota de la tasa del pasaje aplicable a los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje entre puertos de un mismo archipiélago (art. 27.4 b 2); 3) la bonificación del 80 por 100 de la cuota de la tasa de la mercancía aplicable a las mercancías transportadas en buques que presten un servicio entre puertos de un mismo archipiélago (art. 27.4 c 2), y 4) la bonificación del 70 por 100 de la cuota de la tasa de la mercancía aplicable a los envases, embalajes, contenedores, cisternas u otros elementos, tengan o no el carácter de perdidos o efímeros y que se utilicen para contener las mercancías en su transporte, así como a los camiones, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte se embarquen vacíos en puertos de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla con destino a puertos de la Unión Europea (art. 27.4 c 3). Su justificación debe partir del imperativo legal derivado del artículo 4 de la Ley 19/1994 sobre la existencia de tasas portuarias y aeroportuarias más reducidas y de la condición ultraperiférica de Canarias que exige la compensación de los costes diferenciales derivados del transporte marítimo, sin alternativa modal en el caso de las mercancías.

3.º El Dictamen de la Comisión Europea no formula objeción a la bonificación prevista en el artículo 27.1 b 2), establecida para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma crucerista y logística a nivel internacional (bonificación a la tasa de la mercancía por las mercancías que se embarquen con origen en otro país de la UE, así como a las que se desembarquen con destino a otro país de la UE y sean transportadas en el buque en elementos no rodantes), así como a las previstas en el artículo 27.2, dirigidas a potenciar, entre otras cosas la integración de los puertos en las cadenas logísticas internacionales. En relación con ellas se ha declarado que por sí mismas no son contrarias al Derecho Comunitario, aduciéndose como único problema que no se aplica a terceros países. Pues bien, se puede aprovechar esta circunstancia para introducir una nueva bonificación en el texto legislativo de modificación que permita mantener las bonificaciones objetadas mientras se sustancia el contencioso abierto con la Comisión Europea en relación con ellas. Esa nueva bonificación, que tendría que ampliarse –para superar aquel escollo– a países terceros, tendría como fundamento “la consolidación de los puertos canarios en su dimensión ultraperiférica europea como plataforma logística internacional”. Esta bonificación podría introducirse como Disposición Adicional en el texto legislativo, en consonancia con el carácter especial derivado de la condición periférica de Canarias que dicha bonificación tendría respecto de las disposiciones que conforman el régimen económico general.

4.º No hay razón jurídica para la supresión de la exención prevista en el artículo 24.5 de la Ley 48/2003, que el Dictamen reputa contraria al Derecho Comunitario sin aportar las razones de la objeción. En paralelo a la bonificación prevista en el artículo 27.1 b) (bonificación del 70 por 100 de la tasa de la mercancía a las mercancías en tránsito marítimo internacional) –contra la que paradójicamente no formula tacha de disconformidad alguna el Dictamen referido– y en paralelo también a lo previsto en el Proyecto de Ley, que no la elimina (art. 15.5 a), debería defenderse el mantenimiento de esta exención, que se establece a favor de las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago evitando así el incremento que en otro caso se produciría.

5.º Al objeto de avanzar en el reconocimiento de un régimen económico específico de los puertos canarios de interés general, en consonancia con el desarrollo de los instrumentos del Régimen Económico y Fiscal –particularmente el art. 4 de la Ley 19/1994– y con su condición ultraperiférica, convendría introducir una Disposición Adicional en el texto legislativo, en términos similares a como se ha procedido en otras regulaciones¹⁸, en la que se exprese que en la aplicación de la misma se tendrán en cuenta las particularidades derivadas de su régimen económico-fiscal y su condición ultraperiférica. Dicha Disposición debería introducir una regulación específica de los mecanismos añadidos de financiación de las Autoridades Portuarias para compensar los recursos que se dejen de ingresar como consecuencia de las bonificaciones establecidas. Tales medidas pueden consistir en la modificación de las aportaciones de las Autoridades Portuarias de Canarias al organismo Puertos del

¹⁸ Así, en materia de financiación autonómica, la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 8/1980, de 22 de septiembre, de Financiación de las Comunidades Autónomas establece: “la actividad financiera y tributaria del Archipiélago Canario se regulará teniendo en cuenta su peculiar régimen económico-fiscal”.

Estado, de las recibidas del Fondo de Compensación Interportuario, mecanismo idóneo en cuanto que instrumento de redistribución de recursos, o en una financiación especial vía Presupuestos Generales del Estado. También debería recuperarse la Disposición adicional vigésima de la vigente Ley 48/2003 –que queda derogada en el Proyecto de modificación– por la que se ordena el desarrollo reglamentario del régimen económico específico de los puertos canarios de interés general con la previsión de bonificaciones adicionales de hasta el 100 por 100 de las previstas en la Ley con relación al tráfico marítimo interinsular.

6.º Finalmente, y en otro ámbito de actuaciones, creemos que es necesario defender ante las instancias judiciales europeas, donde se encuentra pendiente de resolución el contencioso surgido del Dictamen de la Comisión Europea, que las bonificaciones establecidas en el artículo 27.4 de la Ley 48/2003 no contravienen el principio de libertad de prestación de servicios de acuerdo con lo establecido en el Rgto. (CEE) 4.055/86, constituyen un instrumento del Régimen Económico y Fiscal de Canarias y son coherentes, en fin con el estatus de región europea ultraperiférica.

**DOCUMENTOS DE TRABAJO EDITADOS POR EL
INSTITUTO DE ESTUDIOS FISCALES**

2000

- 1/00 Ciudadanos, contribuyentes y expertos: Opiniones y actitudes fiscales de los españoles en 1999.
Autor: Área de Sociología Tributaria.
- 2/00 Los costes de cumplimiento en el IRPF 1998.
Autores: M.^a Luisa Delgado, Consuelo Díaz y Fernando Prats.
- 3/00 La imposición sobre hidrocarburos en España y en la Unión Europea.
Autores: Valentín Edo Hernández y Javier Rodríguez Luengo.

2001

- 1/01 Régimen fiscal de los seguros de vida individuales.
Autor: Ángel Esteban Paúl.
- 2/01 Ciudadanos, contribuyentes y expertos: Opiniones y actitudes fiscales de los españoles en 2000.
Autor: Área de Sociología Tributaria.
- 3/01 Inversiones españolas en el exterior. Medidas para evitar la doble imposición internacional en el Impuesto sobre Sociedades.
Autora: Amelia Maroto Sáez.
- 4/01 Ejercicios sobre competencia fiscal perjudicial en el seno de la Unión Europea y de la OCDE: Semejanzas y diferencias.
Autora: Ascensión Maldonado García-Verdugo.
- 5/01 Procesos de coordinación e integración de las Administraciones Tributarias y Aduaneras. Situación en los países iberoamericanos y propuestas de futuro.
Autores: Fernando Díaz Yubero y Raúl Junquera Valera.
- 6/01 La fiscalidad del comercio electrónico. Imposición directa.
Autor: José Antonio Rodríguez Ondarza.
- 7/01 Breve curso de introducción a la programación en Stata (6.0).
Autor: Sergi Jiménez-Martín.
- 8/01 Jurisprudencia del Tribunal de Luxemburgo e Impuesto sobre Sociedades.
Autor: Juan López Rodríguez.
- 9/01 Los convenios y tratados internacionales en materia de doble imposición.
Autor: José Antonio Bustos Buiza.
- 10/01 El consumo familiar de bienes y servicios públicos en España.
Autor: Subdirección General de Estudios Presupuestarios y del Gasto Público.
- 11/01 Fiscalidad de las transferencias de tecnología y jurisprudencia.
Autor: Néstor Carmona Fernández.
- 12/01 Tributación de la entidad de tenencia de valores extranjeros española y de sus socios.
Autora: Silvia López Ribas.
- 13/01 El profesor Flores de Lemus y los estudios de Hacienda Pública en España.
Autora: María José Aracil Fernández.
- 14/01 La nueva Ley General Tributaria: marco de aplicación de los tributos.
Autor: Javier Martín Fernández.
- 15/01 Principios jurídico-fiscales de la reforma del impuesto sobre la renta.
Autor: José Manuel Tejerizo López.
- 16/01 Tendencias actuales en materia de intercambio de información entre Administraciones Tributarias.
Autor: José Manuel Calderón Carrero.
- 17/01 El papel del profesor Fuentes Quintana en el avance de los estudios de Hacienda Pública en España.
Autora: María José Aracil Fernández.
- 18/01 Regímenes especiales de tributación para las pequeñas y medianas empresas en América Latina.
Autores: Raúl Félix Junquera Varela y Joaquín Pérez Huete.
- 19/01 Principios, derechos y garantías constitucionales del régimen sancionador tributario.
Autores: Varios autores.
- 20/01 Directiva sobre fiscalidad del ahorro. Estado del debate.
Autor: Francisco José Delmas González.
- 21/01 Régimen Jurídico de las consultas tributarias en derecho español y comparado.
Autor: Francisco D. Adame Martínez.
- 22/01 Medidas antielusión fiscal.
Autor: Eduardo Sanz Gadea.

- 23/01 La incidencia de la reforma del Impuesto sobre Sociedades según el tamaño de la empresa.
Autores: Antonio Martínez Arias, Elena Fernández Rodríguez y Santiago Álvarez García.
- 24/01 La asistencia mutua en materia de recaudación tributaria.
Autor: Francisco Alfredo García Prats.
- 25/01 El impacto de la reforma del IRPF en la presión fiscal indirecta. (Los costes de cumplimiento en el IRPF 1998 y 1999).
Autor: Área de Sociología Tributaria.

2002

- 1/02 Nueva posición de la OCDE en materia de paraísos fiscales.
Autora: Ascensión Maldonado García-Verdugo.
- 2/02 La tributación de las ganancias de capital en el IRPF: de dónde venimos y hacia dónde vamos.
Autor: Fernando Rodrigo Sauco.
- 3/02 A tax administration for a considered action at the crossroads of time.
Autora: M.^a Amparo Grau Ruiz.
- 4/02 Algunas consideraciones en torno a la interrelación entre los convenios de doble imposición y el derecho comunitario Europeo: ¿Hacia la "comunitarización" de los CDIs?
Autor: José Manuel Calderón Carrero.
- 5/02 La modificación del modelo de convenio de la OCDE para evitar la doble imposición internacional y prevenir la evasión fiscal. Interpretación y novedades de la versión del año 2000: la eliminación del artículo 14 sobre la tributación de los Servicios profesionales independientes y el remozado trato fiscal a las *partnerships*.
Autor: Fernando Serrano Antón.
- 6/02 Los convenios para evitar la doble imposición: análisis de sus ventajas e inconvenientes.
Autores: José María Vallejo Chamorro y Manuel Gutiérrez Lousa.
- 7/02 La Ley General de Estabilidad Presupuestaria y el procedimiento de aprobación de los presupuestos.
Autor: Andrés Jiménez Díaz.
- 8/02 IRPF y familia en España: Reflexiones ante la reforma.
Autor: Francisco J. Fernández Cabanillas.
- 9/02 Novedades en el Impuesto sobre Sociedades en el año 2002.
Autor: Manuel Santolaya Blay.
- 10/02 Un apunte sobre la fiscalidad en el comercio electrónico.
Autora: Amparo de Lara Pérez.
- 11/02 I Jornada metodológica "Jaime García Añoveros" sobre la metodología académica y la enseñanza del Derecho financiero y tributario.
Autores: Pedro Herrera Molina y Pablo Chico de la Cámara (coord.).
- 12/02 Estimación del capital público, capital privado y capital humano para la UE-15.
Autores: M.^a Jesús Delgado Rodríguez e Inmaculada Álvarez Ayuso.
- 13/02 Líneas de Reforma del Impuesto de Sociedades en el contexto de la Unión Europea.
Autores: Santiago Álvarez García y Desiderio Romero Jordán.
- 14/02 Opiniones y actitudes fiscales de los españoles en 2001.
Autor: Área de Sociología Tributaria. Instituto de Estudios Fiscales.
- 15/02 Las medidas antielusión en los convenios de doble imposición y en la Fiscalidad internacional.
Autor: Abelardo Delgado Pacheco.
- 16/02 Brief report on direct tax incentives for R&D investment in Spain.
Autores: Antonio Fonfría Mesa, Desiderio Romero Jordán y José Félix Sanz Sanz.
- 17/02 Evolución de la armonización comunitaria del Impuesto sobre Sociedades en materia contable y fiscal.
Autores: Elena Fernández Rodríguez y Santiago Álvarez García.
- 18/02 Transparencia Fiscal Internacional.
Autor: Eduardo Sanz Gadea.
- 19/02 La Directiva sobre fiscalidad del ahorro.
Autor: Francisco José Delmas González.
- 20A/02 Anuario Tributario de Jurisprudencia sistematizada y comentada 1999. TOMO I. Parte General. Volumen 1.
Autor: Instituto de Estudios Fiscales.
- 20B/02 Anuario Tributario de Jurisprudencia sistematizada y comentada 1999. TOMO I. Parte General. Volumen 2.
Autor: Instituto de Estudios Fiscales.
- 21A/02 Anuario Tributario de Jurisprudencia sistematizada y comentada 1999. TOMO II. Parte Especial. Volumen 1.
Autor: Instituto de Estudios Fiscales.
- 21B/02 Anuario Tributario de Jurisprudencia sistematizada y comentada 1999. TOMO II. Parte Especial. Volumen 2.
Autor: Instituto de Estudios Fiscales.
- 22/02 Medidas unilaterales para evitar la doble imposición internacional.
Autor: Rafael Cosín Ochaita.
- 23/02 Instrumentos de asistencia mutua en materia de intercambios de información (Impuestos Directos e IVA).
Autora: M.^a Dolores Bustamante Esquivias.
- 24/02 Algunos aspectos problemáticos en la fiscalidad de no residentes.
Autores: Néstor Carmona Fernández, Fernando Serrano Antón y José Antonio Bustos Buiza.

- 25/02 Derechos y garantías de los contribuyentes en Francia.
Autor: José María Tovillas Morán.
- 26/02 El Impuesto sobre Sociedades en la Unión Europea: Situación actual y rasgos básicos de su evolución en la última década.
Autora: Raquel Paredes Gómez.
- 27/02 Un paso más en la colaboración tributaria a través de la formación: el programa Fiscalis de la Unión Europea.
Autores: Javier Martín Fernández y M.ª Amparo Grau Ruiz.
- 28/02 El comercio electrónico internacional y la tributación directa: reparto de las potestades tributarias.
Autor: Javier González Carcedo.
- 29/02 La discrecionalidad en el derecho tributario: hacia la elaboración de una teoría del interés general.
Autora: Carmen Uriol Egido.
- 30/02 Reforma del Impuesto sobre Sociedades y de la tributación empresarial.
Autor: Emilio Albi Ibáñez.

2003

- 1/03 Incentivos fiscales y sociales a la incorporación de la mujer al mercado de trabajo.
Autora: Anabel Zárate Marco.
- 2/03 Contabilidad versus fiscalidad: situación actual y perspectivas de futuro en el marco del Libro Blanco de la contabilidad.
Autores: Elena Fernández Rodríguez, Antonio Martínez Arias y Santiago Álvarez García.
- 3/03 Aspectos metodológicos de la Economía y de la Hacienda Pública.
Autor: Desiderio Romero Jordán.
- 4/03 La enseñanza de la Economía: algunas reflexiones sobre la metodología y el control de la actividad docente.
Autor: Desiderio Romero Jordán.
- 5/03 Errores más frecuentes en la evaluación de políticas y proyectos.
Autores: Joan Pasqual Rocabert y Guadalupe Souto Nieves.
- 6/03 Traducciones al español de libros de Hacienda Pública (1767-1970).
Autoras: Rocío Sánchez Lissén y M.ª José Aracil Fernández.
- 7/03 Tributación de los productos financieros derivados.
Autor: Ángel Esteban Paúl.
- 8/03 Tarifas no uniformes: servicio de suministro doméstico de agua.
Autores: Santiago Álvarez García, Marián García Valiñas y Javier Suárez Pandiello.
- 9/03 ¿Mercado, reglas fiscales o coordinación? Una revisión de los mecanismos para contener el endeudamiento de los niveles inferiores de gobierno.
Autor: Roberto Fernández Llera.
- 10/03 Propuestas de introducción de técnicas de simplificación en el procedimiento sancionador tributario.
Autora: Ana María Juan Lozano.
- 11/03 La imposición propia como ingreso de la Hacienda autonómica en España.
Autores: Diego Gómez Díaz y Alfredo Iglesias Suárez.
- 12/03 Quince años de modelo dual de IRPF: Experiencias y efectos.
Autor: Fidel Picos Sánchez.
- 13/03 La medición del grado de discrecionalidad de las decisiones presupuestarias de las Comunidades Autónomas.
Autor: Ramón Barberán Ortí.
- 14/03 Aspectos más destacados de las Administraciones Tributarias avanzadas.
Autor: Fernando Díaz Yubero.
- 15/03 La fiscalidad del ahorro en la Unión Europea: entre la armonización fiscal y la competencia de los sistemas tributarios nacionales.
Autores: Santiago Álvarez García, María Luisa Fernández de Soto Blass y Ana Isabel González González.
- 16/03 Análisis estadístico de la litigiosidad en los Tribunales de Justicia. Jurisdicción contencioso-administrativa (período 1990/2000).
Autores: Eva Andrés Aucejo y Vicente Royuela Mora.
- 17/03 Incentivos fiscales a la investigación, desarrollo e innovación.
Autora: Paloma Tobes Portillo.
- 18/03 Modelo de Código Tributario Ambiental para América Latina.
Directores: Miguel Buñuel González y Pedro M. Herrera Molina.
- 19/03 Régimen fiscal de la sociedad europea.
Autores: Juan López Rodríguez y Pedro M. Herrera Molina.
- 20/03 Reflexiones en torno al debate del impacto económico de la regulación y los procesos institucionales para su reforma.
Autores: Anabel Zárate Marco y Jaime Vallés Giménez.
- 21/03 La medición de la equidad en la implementación de los sistemas impositivos.
Autores: Marta Pascual y José María Sarabia.
- 22/03 Análisis estadístico de la litigiosidad experimentada en el Tribunal Económico Administrativo Regional de Cataluña (1990-2000).
Autores: Eva Andrés Aucejo y Vicente Royuela Mora.

- 23/03 Incidencias de las NIIF en el ámbito de la contabilidad pública.
Autor: José Antonio Monzó Torrecillas.
- 24/03 El régimen de atribución de rentas tras la última reforma del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.
Autor: Domingo Carbajo Vasco.
- 25/03 Los grupos de empresas en España. Aspectos fiscales y estadísticos.
Autores: María Antonia Truyols Martí y Luis Esteban Barbado Miguel.
- 26/03 Metodología del Derecho Tributario.
Autor: Pedro Manuel Herrera Molina.
- 27/03 Estado actual y perspectivas de la tributación de los beneficios de las empresas en el marco de las iniciativas de la Comisión de la Unión Europea.
Autor: Eduardo Sanz Gadea.
- 28/03 Créditos iniciales y gastos de la Administración General del Estado. Indicadores de credibilidad y eficacia (1988-2001).
Autores: Ana Fuentes y Carmen Marcos.
- 29/03 La Base Imponible. Concepto y determinación de la Base Imponible. Bienes y derechos no contabilizados o no declarados: presunción de obtención de rentas. Revalorizaciones contables voluntarias. (Arts. 10, 140, 141 y 148 de la LIS.)
Autor: Alfonso Gota Losada.
- 30/03 La productividad en la Unión Europea, 1977-2002.
Autores: José Villaverde Castro y Blanca Sánchez-Robles.

2004

- 1/04 Estudio comparativo de los convenios suscritos por España respecto al Convenio Modelo de la OCDE.
Autor: Tomás Sánchez Fernández.
- 2/04 Hacienda Pública: enfoques y contenidos.
Autor: Santiago Álvarez García.
- 3/04 Los instrumentos de solidaridad interterritorial en el marco de la revisión de la política regional europea. Análisis de su actuación y propuestas de reforma.
Autor: Alfonso Utrilla de la Hoz.
- 4/04 Política fiscal en la Unión Europea: antecedentes, situación actual y planteamientos de futuro.
Autores: M.^a del Pilar Blanco Corral y Alfredo Iglesias Suárez.
- 5/04 El defensor del contribuyente, un estudio de derecho comparado: Italia y EEUU.
Autores: Eva Andrés Aucejo y José Andrés Rozas Valdés.
- 6/04 El Impuesto Especial sobre los Hidrocarburos y el Medio Ambiente.
Autor: Javier Rodríguez Luengo.
- 7/04 Gestión pública: organización de los tribunales y del despacho judicial.
Autor: Francisco J. Fernández Cabanillas.
- 8/04 Una aproximación al contenido de los conceptos de discriminación y restricción en el Derecho Comunitario.
Autora: Gabriela González García.
- 9/04 Los determinantes de la inmigración internacional en España: evidencia empírica 1991-1999.
Autor: Iván Moreno Torres.
- 10/04 Ética fiscal.
Coord.: Santiago Álvarez García y Pedro M. Herrera Molina.
- 11/04 Las normas antiparaiso fiscal españolas y su compatibilidad con el Derecho Comunitario: el caso específico de Malta y Chipre tras la adhesión a la Unión Europea.
Autores: José Manuel Calderón Carrero y Adolfo Martín Jiménez.
- 12/04 La articulación de la participación española en los organismos multilaterales de desarrollo con las políticas de comercio exterior.
Autor: Ángel Esteban Paul.
- 13/04 Tributación internacional de profesores y estudiantes.
Autor: Emilio Aguas Alcalde.
- 14/04 La convergencia entre contabilidad financiera pública y contabilidad nacional: una aproximación teórica con especial referencia a los criterios de valoración.
Autor: Manuel Pedro Rodríguez Bolívar.
- 15/04 Situación actual y perspectivas de futuro de los impuestos directos de la Unión Europea.
Autores: Juan José Rubio Guerrero y Begoña Barroso Castillo.
- 16/04 La ética en el diseño y aplicación de los sistemas tributarios.
Coord.: Santiago Álvarez García y Pedro M. Herrera Molina.
- 17/04 El sector público y la inversión en vivienda: la deducción por inversión en vivienda habitual en España.
Autores: Francisco Adame Martínez, José Ignacio Castillo Manzano y Lourdes López Valpuesta.
- 18/04 Discriminación fiscal de la familia a través del IRPF. Incidencia de la diversidad territorial en la desigualdad de tratamiento.
Autora: M. Carmen Moreno Moreno
- 19/04 Las aglomeraciones urbanas desde la perspectiva de la Hacienda Pública.
Autora: María Cadaval Sampedro.
- 20/04 La autonomía tributaria de las Comunidades Autónomas de régimen común.
Autores: Santiago Álvarez García, Antonio Aparicio Pérez y Ana Isabel González González.

- 21/04 Neutralidad del Impuesto sobre Sociedades español en el contexto europeo. Análisis del Informe "Fiscalidad de las empresas en el Mercado Interior (2001)".
Autora: Raquel Paredes Gómez.
- 22/04 El impuesto de Sociedades en la Europa de los veinticinco: un análisis comparado de las principales partidas.
Autores: José Félix Sanz, Desiderio Romero, Santiago Álvarez, Germán Chocarro y Yolanda Ubago.
- 23/04 La cooperación administrativa en la Unión Europea: el programa FISCALIS 2007.
Autor: Ernesto García Sobrino.
- 24/04 La financiación de las elecciones generales en España, 1977-2000.
Autores: Enrique García Viñuela y Joaquín Artés Caselles.
- 25/04 Análisis estadístico de la litigiosidad en los Tribunales Económico-Administrativos Regionales y Central.
Autores: Eva Andrés Aucejo y Vicente Royuela Mora.
- 26/04 La cláusula de procedimiento amistoso de los convenios para evitar la doble imposición internacional. La experiencia española y el Derecho comparado.
Autor: Fernando Serrano Antón.
- 27/04 Distribución de la renta y crecimiento.
Autor: Miguel Ángel Galindo Martín.
- 28/04 Evaluación de la efectividad de la política de cooperación en la innovación: revisión de la literatura.
Autores: Joost Heijs, Mikel Buesa, Liliana Herrera, Javier Sáiz Briones y Patricia Valadez.
- 29/04 Régimen fiscal del patrimonio protegido de los discapacitados.
Autor: Joaquín Pérez Huete.
- 30/04 La fiscalidad del seguro individual.
Autora: Roberta Poza Cid.

2005

- 1/05 La circulación de valores en Contabilidad Nacional: análisis de los elementos de los estados financieros desde un punto de vista conceptual.
Autor: Manuel Pedro Rodríguez Bolívar.
- 2/05 Comentarios al Reglamento de obligaciones de información respecto de participaciones preferentes y otros instrumentos de deuda y de determinadas rentas obtenidas por personas físicas residentes en la Unión Europea.
Autor: Francisco José Delmas González.
- 3/05 Presupuesto de la Unión Europea, impacto presupuestario de las ampliaciones y perspectivas financieras.
Autor: Juan Carlos Graciano Regalado.
- 4/05 La imposición sobre las actividades económicas en la Hacienda local a los 25 años de la Constitución.
Autor: Francisco Poveda Blanco.
- 5/05 Objetivos tecnológicos y de internacionalización de las políticas de apoyo a las PYME en Europa.
Autor: Antonio Fonfría Mesa.
- 6/05 Sector público y convergencia económica en la UE.
Autoras: María Jesús Delgado Rodríguez e Inmaculada Álvarez Ayuso.
- 7/05 La tributación de las plusvalías en el ámbito europeo: una visión de síntesis.
Autor: Fernando Rodrigo Saucó.
- 8/05 El concepto de beneficiario efectivo en los convenios para evitar la doble imposición.
Autor: Félix Alberto Vega Borrego.
- 9/05 Los precios de transferencia: su tratamiento tributario desde una perspectiva europea.
Autor: Francisco Alfredo García Prats.
- 10/05 Comentarios a la Directiva del régimen fiscal de reorganizaciones empresariales.
Autor: Juan López Rodríguez.
- 11/05 Opiniones y actitudes fiscales de los españoles en 2004.
Autor: Área de Sociología Tributaria. Subdirección General de Estudios Tributarios. Instituto de Estudios Fiscales.
- 12/05 El debate de la financiación autonómica con los resultados del nuevo sistema en 2002.
Autor: Miguel Ángel García Díaz.
- 13/05 Medidas antielusión fiscal.
Autor: Eduardo Sanz Gadea.
- 14/05 Income taxation: a structure built on sand.
Autor: John Prebble.
- 15/05 La muestra de declarantes de IRPF de 2002: descripción general y principales magnitudes.
Autores: Fidel Picos Sánchez, María Antiquera Pérez, César Pérez López, Alfredo Moreno Sáez, Carmen Marcos García y Santiago Díaz de Sarralde Míguez.
- 16/05 La política presupuestaria de las Comunidades Autónomas.
Autores: Miguel Ángel García Díaz, Ana Herrero Alcalde y Alfonso Utrilla de la Hoz.
- 17/05 La deducción por reinversión de beneficios extraordinarios en inmovilizado financiero.
Autora: Nuria Puebla Agramunt.
- 18/05 Los Entes locales como sujetos pasivos del Impuesto sobre el Valor Añadido: una visión general.
Autor: Javier Martín Fernández.
- 19/05 El gravamen en el IRPF de las ganancias de patrimonio en España.
Autora: Cristina de León Cabeta.

- 20/05 La liquidación del sistema de financiación autonómico en 2003 y el sistema de entregas a cuenta.
Autor: Alfonso Utrilla de la Hoz.
- 21/05 Energy taxation in the European Union. Past negotiations and future perspectives.
Autor: Jacob Klok.
- 22/05 Medidas antiabuso en los convenios sobre doble imposición.
Autora: Amelia Maroto Sáez.
- 23/05 La fiscalidad internacional del comercio electrónico.
Autor: Francisco José Nocete Correa.
- 24/05 La tributación de los sistemas de previsión social en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.
Autora: Susana Bokobo Moiche.
- 25/05 Unidad o pluralidad de actos en el Impuesto sobre Actos Jurídicos Documentados: un análisis jurídico privado.
Autores: Iñaki Bilbao Estrada y Juan Carlos Santana Molina.
- 26/05 La relación entre el *cash flow* y la oferta monetaria: el caso de algunos países de la Unión Europea.
Autores: Miguel Ángel Galindo Martín, Agustín Álvarez Herranz y María Teresa Méndez Picazo.
- 27/05 Una aproximación al sistema fiscal del antiguo régimen. La recaudación de tributos en ferias y mercados en Castilla en el siglo XVIII.
Autora: María del Mar López Pérez.
- 28/05 Naturaleza jurídica y efectos de las contestaciones a consultas tributarias.
Autor: Francisco D. Adame Martínez.
- 29/05 La educación fiscal en España.
Autoras: M.^a Luisa Delgado, Marta Fernández, Ascensión Maldonado, Concha Roldán y M.^a Luisa Valdenebro.
- 30/05 La tributación de las rentas del capital en el IRPF: gravamen dual o único.
Autor: Teodoro Cordón Ezquerro.

2006

- 1/06 El Impuesto sobre el Valor Añadido en el proceso urbanístico: un análisis a la luz de la jurisprudencia y la doctrina administrativa.
Autor: Jesús Rodríguez Márquez.
- 2/06 Principales características del gravamen del beneficio de la PYME en otros países de la Unión Europea.
Autora: Raquel Paredes Gómez.
- 3/06 Política fiscal y capital social.
Autora: María Soledad Castaño Martínez.
- 4/06 Panorámica de la Formación Continua en España.
Autora: María José Martín Rodrigo.
- 5/06 Alta dirección en la Administración Pública. ¿Política de género? Buscando caminos
Autores: M.^a José Llombart Bosch, Milagro Montalvo Santamaría, Victoria Galera Vega y Ana Aguado Higón.
- 6/06 La influencia de la fiscalidad en las distintas formas de inversión bursátil. Informe.
Autor: César García Novoa.
- 7/06 Códigos de conducta en el orden tributario.
Autores: José A. Rozas Valdés, Montserrat Casanella Chuecos y Pablo García Mexía.
- 8/06 Previsiones financieras de las Comunidades Autónomas para 2006.
Autor: Instituto de Estudios Fiscales.
- 9/06 El empresario en el futuro económico onubense.
Autores: Emilio Fontela, Joaquín Guzmán, Manuela S. de Paz y María de la O Barroso.
- 10/06 Opiniones y actitudes fiscales de los españoles en 2005.
Autor: Área de Sociología Tributaria. Subdirección General de Estudios Tributarios. Instituto de Estudios Fiscales.
- 11/06 Los presupuestos de las Comunidades Autónomas en 2006.
Autor: Miguel Ángel García Díaz.
- 12/06 Delitos contra el patrimonio cultural, especial estudio de contrabando de patrimonio histórico artístico.
Autor: Gonzalo Gómez de Liaño Polo.
- 13/06 Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.
Autores: J. Antonio Rodríguez Ondarza y Javier Galán Ruiz.
- 14/06 Un análisis de la política tributaria de las Comunidades Autónomas de régimen común.
Autores: Marta Jorge García-Inés y Santiago Álvarez García.
- 15/06 La necesaria reforma del Impuesto sobre Actividades Económicas: su articulación como recurso de las Haciendas Locales y su coordinación dentro del sistema tributario español.
Autor: Carlos María López Espadafor.
- 16/06 El régimen tributario de la sociedad europea.
Autora: María Teresa Soler Roch.
- 17/06 Las subvenciones en el IVA, consecuencias de la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de las Comunidades Europeas de 6 de octubre de 2005.
Autor: Carlos Suárez Mosquera.
- 18/06 Hacia una reformulación de los principios de sujeción fiscal.
Autor: Fernando Serrano Antón.

- 19/06 La expansión y control del fenómeno de los *tax shelters* en Estados Unidos.
Autor: Ubaldo González de Frutos.
- 20/06 La incidencia de la globalización en la configuración del ordenamiento tributario del siglo XXI.
Autor: José Manuel Calderón Carrero.
- 21/06 Fiscalidad y desarrollo.
Autores: Carlos Garcimartín, José Antonio Alonso y Daniel Gayo.
- 22/06 El régimen fiscal de las “economías de opción” en un contexto globalizado.
Autor: José Luis Pérez de Ayala.
- 23/06 La opinión pública hacia la Hacienda Pública: una revisión de la moderna teoría positiva.
Autor: José Luis Sáez Lozano.
- 24/06 Planificación fiscal internacional a través de sociedades *holding*.
Autor: José Manuel Almudí Cid.
- 25/06 El gasto público en educación 2000-2004: un análisis por Comunidades Autónomas.
Autores: Alfonso Utrilla de la Hoz y Carmen Mitxelena Camiruaga.
- 26/06 Liquidación del sistema de financiación autonómico en 2004 y el sistema de entregas a cuenta.
Autores: Alfonso Utrilla de la Hoz, Miguel Ángel García Díaz y Ana Herrero Alcalde.
- 27/06 Sector público y convergencia económica en la UE.
Autores: María Jesús Delgado Rodríguez e Inmaculada Álvarez Ayuso.
- 28/06 *Trust* e instituciones fiduciarias. Problemática civil y tratamiento fiscal.
Autores: Sergio Nasarre Aznar y Estela Rivas Nieto.
- 29/06 La muestra de declarantes de IRPF de 2003: descripción general y principales magnitudes.
Autores: Fidel Picos Sánchez, César Pérez López, Santiago Díaz de Sarralde Miguez, Alfredo Moreno Pérez y María Antiqueira Pérez
- 30/06 Cohesion policy reform: the implications for Spain.
Autores: Douglas Yuill, Carlos Méndez, Fiona Wishlade, Encarnación Murillo y María Jesús Delgado.

2007

- 1/07 El gravamen múltiple de los beneficios societarios. Tributación de accionistas.
Autor: Emilio Albi.
- 2/07 Fiscalidad de instrumentos financieros derivados. Una revisión comparada.
Autor: Pablo A. Porporatto.
- 3/07 Cooperación administrativa internacional en materia tributaria. Derecho Tributario Global.
Autor: Francisco Alfredo García Prats.
- 4/07 ¿Es válido el Modelo de Armonización Fiscal de la Unión Europea para la integración en América Latina?
Autores: Domingo Carbajo Vasco, Darío González y Pablo Porporatto.
- 5/07 El Reino Unido y Francia: dos modelos recientes de reforma presupuestaria.
Autor: José Caamaño Alegre.
- 6/07 La suspensión de las liquidaciones y sanciones tributarias como consecuencia de un recurso o reclamación: algunas cuestiones polémicas.
Autor: Abelardo Delgado Pacheco.
- 7/07 Globalización y Derecho Tributario: el impacto del Derecho Comunitario sobre las cláusulas antielusión / abuso del Derecho interno.
Autor: Adolfo J. Martín Jiménez.
- 8/07 Las consecuencias fiscales de la globalización.
Autores: Manuel Gutiérrez Lousa y José Antonio Rodríguez Ondarza.
- 9/07 Alternativas de integración IRPF-IS para evitar la doble imposición de dividendos en el contexto actual.
Autor: Lorenzo Gil Maciá.
- 10/07 Los incentivos fiscales a la innovación en España y en el ámbito comparado.
Autor: Carlos Rivas Sánchez.
- 11/07 Intangibles y precios de transferencia. A propósito de la Section 482 del IRC y la nueva reglamentación 2007 del Tesoro de los EE UU.
Autor: Tulio Rosembuj.
- 12/07 La nueva configuración del régimen especial de las entidades dedicadas al arrendamiento de viviendas.
Autor: Jesús Rodríguez Márquez.
- 13/07 Sistemas fiscales y saldos presupuestarios en los países de la ampliación: ¿existe convergencia con los países de la UE15?
Autora: Marta Pérez Garrido.
- 14/07 Sistemas fiscales en América central y República Dominicana.
Autores: Santiago Díaz de Sarralde, Carlos Garcimartín y Juan Carpizo.
- 15/07 Los presupuestos de las Comunidades Autónomas en 2007.
Autor: Miguel Ángel García Díaz.
- 16/07 Gasto sanitario público territorializado en España y sus fuentes de financiación.
Autora: Ángela Blanco Moreno.
- 17/07 Los Impuestos de Salida y el Derecho Comunitario Europeo a la luz de la Legislación Española.
Autores: Adolfo Martín Jiménez y José Manuel Calderón Carrero.

- 18/07 La tributación del ahorro en el nuevo IRPF.
Autor: Francisco José Delmas González.
- 19/07 La calificación jurídica de las operaciones vinculadas, en la imposición directa, según la modificación realizada por la Ley 36/2006, de Prevención del Fraude Fiscal.
Autor: Carlos Suárez Mosquera.
- 20/07 Una valoración del Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos.
Autores: Santiago Álvarez García y Marta Jorge García-Inés.
- 21/07 Opiniones y actitudes fiscales de los españoles en 2006.
Autor: Área de Sociología Tributaria. Subdirección General de Estudios Tributarios. Instituto de Estudios Fiscales.
- 22/07 El mercado inmobiliario: instituciones de inversión colectiva, entidades dedicadas al arrendamiento de viviendas y una aproximación a los REIT.
Autora: Isabel Juliani Fernández de Córdoba.
- 23/07 The financing of the infrastructures in developing oil producing countries: problems and solutions.
Autora: Belén García Carretero.
- 24/07 Puesta en circulación del euro e inflación: el antagonismo entre percepción y medición de la inflación en la eurozona.
Autor: Juan Carlos Graciano Regalado.
- 25/07 La muestra de declarantes del IRPF de 2004: descripción general y principales magnitudes.
Autores: Fidel Picos Sánchez, César Pérez López, Santiago Díaz de Sarralde Miguez y Alfredo Moreno Sáez.
- 26/07 Las modificaciones introducidas por la Ley 36/2006 de Prevención del Fraude Fiscal en la responsabilidad tributaria: levantamiento del velo.
Autor: Santos de Gandarillas Martos.
- 27/07 Problemática de la incorporación al ordenamiento español de prestaciones patrimoniales públicas creadas por el derecho comunitario: especial referencia a la obligación de entrega de derechos de emisión de CO₂.
Autores: Adela Aura y Larios de Medrano, Iñaki Bilbao Estrada y Joaquín Marco Marco.
- 28/07 Una buena estadística pública como medio para reorientar todas las políticas públicas hacia la igualdad.
Autora: María Pazos Morán.
- 29/07 La racionalización de la actuación administrativa en el ordenamiento jurídico italiano: el modelo de la gestión pública por resultados.
Autora: Ximena Lazo Vitoria.
- 30/07 Las organizaciones no gubernamentales en el Impuesto sobre el Valor Añadido.
Autores: Susana Bokobo Moiche y Alejandro Blázquez Lidoy.

2008

- 1/08 Aspectos principales del nuevo plan de contabilidad y su efecto en el Impuesto sobre Sociedades (parte 1.ª).
Autor: Carlos Suárez Mosquera.
- 2/08 Política, estructura e instrumentos para la asistencia al contribuyente.
Autor: Alan Augusto Peñaranda Iglesias.
- 3/08 La idoneidad de la cuantía de los límites fiscales y financieros así como de las distintas formas de cobro de las prestaciones en los Planes de Pensiones: Análisis comparativo de la reforma propuesta y de la regulación preexistente.
Autores: Miryam de la Concepción González Rabanal y Luis María Sáez de Jáuregui Sanz.
- 4/08 Precios de transferencia. Los acuerdos de costes.
Autor: Tulio Rosembuj.
- 5/08 Operaciones vinculadas en el IVA: régimen comunitario y experiencias comparadas.
Autora: Antonia Jabalera Rodríguez.
- 6/08 Estudio de las operaciones realizadas entre casa central y establecimientos permanentes.
Autora: Amelia Maroto Sáez.
- 7/08 Un mecanismo de incentivos para la cobertura de riesgo regulatorio en concesiones de infraestructuras.
Autor: Carlos Contreras Gómez.
- 8/08 Comentarios a la liquidación del sistema de financiación autonómico en el ejercicio 2005.
Autor: Miguel Ángel García Díaz.
- 9/08 Control de operaciones financieras. Experiencias de Iberoamérica y España.
Autores: Domingo Carbajo Vasco y Pablo Porporatto.
- 10/08 La Ley 8/2007 de Suelo y el Catastro Inmobiliario.
Autores: Beatriz Maseda Balaguer y Francisco José Coll Almela.
- 11/08 IV Jornada metodológica *Jaime García Añoveros*. La reforma de la financiación autonómica en el marco de los nuevos Estatutos.
Autor: Varios autores.
- 12/08 La tributación indirecta del contrato de concesión de obras públicas a la luz de la Ley 30/2007, de Contratos del Sector Público, y de la reciente doctrina de la Dirección General de Tributos.
Autor: José Manuel Almudí Cid.
- 13/08 La evasión fiscal: origen y medidas de acción para combatirla.
Autor: Miguel Ángel Aquino.
- 14/08 Armonización tributaria en el MERCOSUR.
Autor: Miguel Ángel Aquino.

- 15/08 Opiniones y actitudes fiscales de los españoles en 2007.
Autor: Área de Sociología Tributaria. Subdirección General de Estudios Tributarios. Instituto de Estudios Fiscales.
- 16/08 La coordinación del régimen de comercio de derechos de emisión y los impuestos autonómicos sobre emisiones atmosféricas: ¿un supuesto de Ayuda de Estado ilegal no compatible?
Autores: Álvaro Antón Antón e Iñaki Bilbao Estrada.
- 17/08 Liquidación del Sistema de Financiación Autonómico en el ejercicio 2006.
Autor: Miguel Ángel García Díaz.
- 18/08 Los presupuestos de las Comunidades Autónomas en 2008 y evolución de su deuda.
Autor: Miguel Ángel García Díaz.
- 19/08 Elementos adicionales de análisis en materia de no autoincriminación tributaria.
Autor: J. Alberto Sanz Díaz-Palacios.
- 20/08 El impacto de la Ley de la Dependencia en las rentas de los usuarios mayores de 65 años: incidencia del copago.
Autora: Julia Montserrat Cordoniu
- 21/08 Aspectos principales del nuevo plan de contabilidad y su efecto en el Impuesto sobre Sociedades (parte 2.ª contabilidad de sociedades)
Autor: Carlos Suárez Mosquera.
- 22/08 Modificaciones en el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados (ITP y AJD).
Autor: J. Javier Pérez-Fadón Martínez.
- 23/08 Estudio sobre la organización y situación actual del sector de la industria de la construcción y expectativas del mismo ante el cambio del ciclo económico.
Autor: Rafael Candel Comas.
- 24/08 La nueva Ley del Suelo (Ley 8/2007, de 28 de mayo). Cuestiones técnicas, económicas, fiscales y territoriales. La valoración de las expropiaciones.
Autor: Rafael Candel Comas.
- 25/08 Un análisis sobre el enfoque autorizado de la OCDE para la atribución de beneficios a los establecimientos permanentes.
Autor: Ignacio Luis Gómez Jiménez.
- 26/08 Descentralización fiscal y disciplina presupuestaria: lecciones para España de la experiencia comparada.
Autora: Pilar Sorribas Navarro.
- 27/08 Experiencia internacional sobre medidas de reorganización de las Administraciones Tributarias en la lucha contra el fraude fiscal.
Autora: Luz Ruibal Pereira.
- 28/08 Las disposiciones de naturaleza tributaria en el nuevo Protocolo sobre los privilegios y las inmunidades de la Unión Europea y su incidencia en el Sistema impositivo español.
Autor: Carlos María López Espadafor.
- 29/08 La descentralización del ingreso fiscal en América Latina.
Autores: Viviana Durán y Norberto Agulleiro.
- 30/08 Descentralización en América Latina. Estudio de caso.
Autores: Carolina Mejía y Orazio Atanasio.

2009

- 1/09 Del Plan 1990 al nuevo Plan de Contabilidad: ajustes de primera aplicación y sus efectos en el Impuesto sobre Sociedades.
Autor: Carlos Suárez Mosquera.
- 2/09 *Foro Sainz de Bujanda: Ley General Tributaria y Derecho Comunitario.*
Autor: Varios autores.
- 3/09 Una aproximación a las principales cuestiones derivadas de la fiscalidad del comercio electrónico.
Autor: Juan Calvo Vérguez.
- 4/09 Hacienda Pública y Derecho Tributario. El Derecho Tributario: el Tributo.
Autor: Bernardo Lara Berrios.
- 5/09 Viabilidad y efectos del uso de instrumentos fiscales en la política de residuos en España.
Autor: Miguel Buñuel González.
- 6/09 Incidencia de la normativa fiscal europea en la fiscalidad española: especial referencia a la autonomía tributaria de las Comunidades Autónomas.
Autores: Antonio Aparicio Pérez y Santiago Álvarez García.
- 7/09 Procedimientos amistosos en materia de imposición directa.
Autora: Silvia López Ribas.
- 8/09 Medidas antielusión fiscal.
Autor: Eduardo Sanz Gadea.
- 9/09 La muestra de declarantes de IRPF de 2005: descripción general y principales magnitudes.
Autores: Fidel Picos Sánchez, César Pérez López, Santiago Díaz de Sarralde Miguez, Alfredo Moreno Sáez y María del Carmen González Queija.
- 10/09 Aproximación al gasto público en medidas contra la violencia de género en el ámbito de las relaciones de pareja o expareja. Especial atención a las medidas de protección y justicia.
Autora: María Naredo Molero.

- 11/09 La aproximación de legislaciones en el Impuesto sobre Sociedades: especial referencia a la base consolidada común.
Autores: Susana Bokobo Moiche y Marcos M. Pascual González.
- 12/09 El Impuesto sobre el Patrimonio: análisis y perspectivas.
Autor: Vicente Enciso de Yzaguirre.
- 13/09 La experiencia educativa de la Administración Tributaria española.
Autor: Varios autores. Fernando Díaz Yubero (coord.).
- 14/09 Fiscalidad de los Recursos Naturales en América Latina.
Autores: Domingo Carbajo Vasco y Pablo Porporatto.
- 15/09 Opiniones y actitudes de los españoles en 2008.
Autor: Área de Sociología Tributaria. Subdirección General de Estudios Tributarios. Instituto de Estudios Fiscales.
- 16/09 Presupuestos de las Comunidades Autónomas 2009 y deuda en circulación en 2008.
Autor: Miguel Ángel García Díaz.
- 17/09 Familia y fiscalidad en España. Cuestiones pendientes.
Autores: Alfredo Iglesias Suárez, M.^a Gabriela Lagos Rodríguez, Cristina García Nicolás y Raquel del Álamo Cerrillo.
- 18/09 La estimación objetiva como método de determinación de la base imponible en los impuestos que gravan la renta de actividades empresariales: un estudio a propósito de la experiencia española.
Autor: Jesús Eduardo Camarena Gutiérrez.
- 19/09 Las adquisiciones intracomunitarias de bienes en el Impuesto sobre el Valor Añadido.
Autoras: Mónica Arribas León y Montserrat Hermosín Álvarez.
- 20/09 El Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones: problemas constitucionales y comunitarios.
Autor: Jesús Félix García de Pablos.
- 21/09 El cierre del sistema: la articulación de la Hacienda Local en el sistema de financiación territorial.
Autora: M.^a Consuelo Fuster Asencio.
- 22/09 El peaje en sombra y el IBI: ¿gratuidad del servicio?
Autor: Álvaro Jesús del Blanco García.
- 23/09 Impacto de género de las políticas públicas.
Autora: María Pazos Morán.
- 24/09 La fiscalidad de las *Noprofit organizations* en Estados Unidos: el disfrute del estatus de entidades exentas y la tributación de sus beneficios empresariales.
Autora: Marta Montero Simó.
- 25/09 El lugar de realización de las prestaciones de servicios (transposición de la Directiva 2008/8/CE a la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido).
Autora: Mercedes Núñez Grañón.
- 26/09 La coordinación de los Convenios para evitar la doble imposición a escala comunitaria: situación actual y perspectivas de futuro.
Autor: Francisco J. Magraner Moreno.
- 27/09 Análisis económico-tributario sobre la discapacidad en el IRPF. Períodos impositivos 2002, 2003 y 2004.
Autores: Juan Jesús Martos y Antonio M. Espín Martín.
- 28/09 La muestra de declarantes de IRPF en 2006: descripción general y principales magnitudes.
Autores: Fidel Picos Sánchez, César Pérez López y María del Carmen González Queija.
- 29/09 Urbanismo y medio ambiente: novedades jurisprudenciales.
Autor: Rafael Fernández Valverde.
- 30/09 VI Jornada metodológica de Derecho Financiero y Tributario JAIME GARCÍA AÑOEROS. La calidad jurídica de la producción normativa en España.
Coordinación: Lilo Piña Garrido.

2010

- 1/10 Las cuotas de emisiones de CO₂ individuales y comercializables.
Autor: Jordi López Ortega.
- 2/10 La “década maravillosa” y la recesión global de 2007-2009.
Autor: Álvaro Espina Montero.
- 3/10 Administraciones Tributarias ante la crisis sistémica: algunas intervenciones en América Latina y España.
Autores: Domingo Carbajo Vasco y Pablo Porporatto.
- 4/10 Fiscalidad de la Energía.
Autor: Álvaro del Blanco García.
- 5/10 La supresión de las bonificaciones a las tasas de utilización especial de las instalaciones portuarias en los puertos insulares y de Ceuta y Melilla en el Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.
Autora: Adriana Fabiola Martín Cáceres.