



11 de septiembre de 2020

PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE APRUEBA LA METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS COSTES TIPO

I

La Constitución Española, en su artículo 138.1, insta al Estado a garantizar un equilibrio económico entre las diversas partes del territorio español, atendiendo en particular a las circunstancias del hecho insular. Este precepto constituye el fundamento del régimen de compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, cuya finalidad es compensar los sobrecostes que experimenta el tráfico de productos como consecuencia de la lejanía del archipiélago del territorio peninsular y de la Unión Europea.

La articulación de estas ayudas se apoya en la determinación de los costes del transporte de mercancías que se van a subvencionar y la delimitación de la cantidad máxima compensable a través de lo que se dio en llamar costes tipo. Estos costes tipo se refieren a la suma de las medias de esos conceptos que van a ser objeto de la subvención.

La regulación de esta materia se encuentra en la actualidad en los dos reales decretos siguientes: Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con origen o destino en las Islas Canarias y Real Decreto 552/2020, de 2 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con origen o destino en las Islas Canarias. De acuerdo con los artículos 7.3 y 6.3, respectivamente, de estas normas, la determinación de los costes tipo para cada trayecto, que son el de Canarias-Cádiz para el tráfico marítimo y Madrid-Canarias para el aéreo, se realizará anualmente por el Ministerio

de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de forma transparente y mediante un procedimiento de audiencia pública, en el que se recabará la información necesaria de los operadores independientes que actúan en dichas rutas. A ello se añade la previsión de que los costes tipo se establezcan para las distintas unidades de transporte utilizadas habitualmente (kilos, metros lineales, contenedores, toneladas).

II

Como novedad frente a la anterior regulación, el Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo, y el Real Decreto 552/2020, de 2 de junio, incluyen la previsión de que habrá una regulación de la metodología que se va a seguir para la aprobación de los costes tipo. Su aprobación se llevará a cabo mediante una orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana previo informe del Ministerio de Economía y Empresa, ahora de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

Este es, precisamente, el objeto de esta norma, que pretende consagrar las reglas de transparencia y audiencia en la determinación de los costes tipo aplicables a las compensaciones al transporte de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias.

Para ello se parte de la experiencia ya acumulada para establecer una metodología que se base en la determinación de unos costes tipo fijados de manera eficiente, sin sesgos que puedan conllevar ni una elevación de los mismos, ni su infravaloración. La metodología supone llevar a cabo una simplificación de todos los aspectos de los que depende el coste del transporte, para centrarse en unos pocos parámetros que se consideran los más relevantes a este fin.

III



Esta orden es coherente con los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. La orden da cumplimiento a los principios de necesidad y eficacia y es acorde al principio de proporcionalidad, al contener la regulación imprescindible para la consecución del objetivo mencionado. Igualmente se ajusta al principio de seguridad jurídica.

Por otra parte, se ha ofrecido a los destinatarios de la norma la oportunidad de tener participación activa mediante consulta y audiencia públicas, habiéndose cumplido con el principio de transparencia y con los trámites establecidos en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, sobre el ejercicio de la potestad reglamentaria. Además, la norma es coherente con el principio de eficiencia, ya que no supone un incremento de cargas administrativas. Igualmente, durante la tramitación, esta norma se ha sometido a informe del Ministerio de Economía y Empresa.

Esta orden se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española, y tiene su fundamento normativo en los citados artículos 7.3 del Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo, y 6.3 del Real Decreto 552/2020, de 2 de junio.

En su virtud, con el informe favorable del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, con la conformidad de la Secretaria General de Transportes y Movilidad, y del Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto*



Esta orden tiene por objeto regular las bases de la metodología para la determinación de los costes tipo que se aplicarán cada año para determinar las compensaciones los sobrecostes del transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias.

La metodología se basa en los principios transparencia y audiencia, que permitan contar con la información necesaria para una determinación eficiente de los costes tipo.

Artículo 2. *Fases de la metodología*

La metodología para la determinación de los costes tipo se articulará en las siguientes fases: recopilación de datos, consulta con las empresas y determinación de los costes tipo.

Artículo 3. *Recopilación de datos*

La recopilación de datos se llevará a cabo mediante la consulta de las estadísticas procedentes de instituciones que se dediquen a su recopilación y confección y, en especial, las estadísticas anuales de carga de puertos y aeropuertos canarios.

Artículo 4. *Consulta a los operadores*

Se recabará información de los costes derivados del transporte marítimo y aéreo que soportan los operadores. La selección de estos operadores de los que se recabará información se llevará a cabo de acuerdo con los dos criterios siguientes:

a) que en conjunto manejen la mayoría del tráfico para cada sector (aéreo y marítimo), y



b) que incluyan empresas con diferentes cuotas de mercado.

Se dará publicidad de los operadores a los que se haya efectuado esta consulta.

Artículo 5. *Contacto con las empresas y recopilación de datos*

1. Los datos que se solicitarán a las empresas operadoras son los precios medios aplicados al conjunto de mercancías transportadas por estas durante el ejercicio de que se trate, incluyendo los conceptos que, de acuerdo con la normativa, son subvencionables:

a) el flete y los gastos de transporte conexos.

b) Los costes de manipulación de la mercancía en los puertos o aeropuertos de origen y destino.

c) Las tasas portuarias y aeroportuarias aplicadas a las mercancías transportadas, tanto en puertos y aeropuertos de origen como en los de destino.

d) Las tasas de seguridad, si las hubiera.

e) El recargo por incremento del coste del combustible (BAF), cuando se aplique.

f) El coste de alquiler, en su caso, de las plataformas frigoríficas rodantes, contenedores frigoríficos u otras unidades de transporte de productos perecederos.

2. Las unidades de transporte que se tomarán en consideración serán las utilizadas habitualmente, en concreto: contenedor, plataforma, metro lineal de remolque y kilogramo.



Artículo 6. *Trayectos de referencia*

Además de para los distintos trayectos interinsulares, los trayectos entre Canarias y la península y entre Canarias y la Unión Europea, que se utilizarán como referencia para la determinación de los costes tipo para mercancías transportadas y sobre los que se recopilará la información serán los siguientes:

- a) Para el transporte aéreo, el trayecto Canarias – Madrid.
- b) Para el transporte marítimo, el trayecto Canarias – Cádiz.

Artículo 7. *La determinación de los costes tipo*

Para la determinación de los costes tipo se seguirán los siguientes pasos:

a) Se definirá una operación de carga estándar, con arreglo a los siguientes parámetros:

- Longitud: 7 metros para operaciones de carga rodada (Ro-Ro).
- Peso: 100 kg. para operaciones en las que la unidad de facturación es el peso del envío.
- T20, T40 y T45 para operaciones en las que la unidad de facturación son contenedores de veinte pies (20'), de cuarenta pies (40') o de cuarenta y cinco pies (45').

b) Se calculará el coste para cada trayecto de esa carga estándar, de dos formas:



1º. A precios de costes tipo fijado para el año anterior, con tablas de productos agrícolas e industriales que habrán tenido la debida publicidad en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La operación consistirá en la multiplicación de cada carga estándar por su coste tipo del año anterior.

2º. A precios de costes recabados en el año para el que se determinan los costes tipo.

A este respecto, el coste medio se obtendrá a partir de la media de los costes ponderados de cada operador en base a su cuota de mercado. En caso de que el coste transmitido por un operador se aleje más del 80 por ciento de la media del total de operadores, no se tendrá en cuenta en el cálculo realizado, salvo que el operador justifique convenientemente las razones que justifican la diferencia de coste con el resto de operadores. Esta precaución se materializará únicamente cuando haya más de 3 operadores en el mercado.

Se obtiene así el coste estándar de la carga a partir de los costes recabados ese año de cada compañía y teniendo en cuenta su participación en el mercado.

c) Con los datos obtenidos en el apartado anterior, se calculará la variación del coste tipo para cada trayecto y unidad de transporte, entre el calculado con los costes tipo del año anterior y los costes medios recabados de para los transportes realizados en el año para el que se determinan los costes tipo. Se tomarán en consideración aquellas variaciones del coste tipo que sean iguales o superiores al cinco por ciento tanto al alza como a la baja.

d) Se analiza el impacto de los costes tipo definidos para el año anterior sobre las solicitudes tramitadas durante dicha anualidad, al objeto de decidir el mantenimiento o la variación de los costes tipo.



Se propondrá modificar los costes tipo cuando:

i) Para variaciones al alza, cuando el coste tipo vigente se aplicó en la anualidad anterior a por lo menos el 80 por ciento de las solicitudes. En este caso, se propondrá elevar el coste tipo en la cuantía de la variación.

ii) Para variaciones a la baja, cuando el coste tipo se aplicó en la anualidad anterior a menos del 80 por ciento de las solicitudes. En este caso, se propondrá bajar el coste tipo en la cuantía de la variación.

La determinación en concreto de este porcentaje se hará constar cada año, teniendo en cuenta criterios de eficiencia en la gestión de las empresas.

Disposición adicional primera. Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

La Dirección General de Marina Mercante solicitará anualmente un informe a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en el que se analice si existen distorsiones en los datos, que puedan ser derivadas de situaciones de monopolio u oligopolio, y se examine la coherencia de los precios comunicados y la evolución de los precios de los mercados.

Disposición adicional segunda. Análisis de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal

Con una periodicidad de tres años, la Dirección General de Marina Mercante solicitará a la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF) un informe de análisis de la metodología recogida en esta Orden, en el que se evalúe la efectividad de las subvenciones, al objeto de proponer los cambios que estime convenientes. En concreto, se deberá evaluarán el grado de éxito obtenido por



estas ayudas para la consecución del objetivo por el cual se implantaron, de corregir la desventaja geográfica de la ultraperiferia que caracteriza a estas islas. Asimismo, se deberá analizar si los costes considerados en la normativa son los más adecuados para lograr el objetivo de estas subvenciones y en qué medida los consumidores se están beneficiando de la reducción de costes producida por las subvenciones.

En la petición de informe, se solicitará expresamente que la AIReF proponga, si lo estima conveniente, nuevos criterios metodológicos para la elaboración de los costes tipo en función de su propio informe y del redactado anualmente por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, con el objeto de optimizar el uso de la financiación pública y maximizar el objetivo de compensar la desventaja geográfica de las islas.

Disposición final primera. *Título competencial*

La presente orden se dicta al amparo del artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor*

La presente orden entrará en vigor a partir del día siguiente a su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».