



**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN  
POR LA QUE SE APRUEBA LA METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE  
LOS COSTES TIPO**

<b>Ministerio/Órgano proponente</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA</b>	<b>Fecha</b>	<b>11.09.2020</b>
<b>Título de la norma</b>	Proyecto de orden por la que se aprueba la metodología para la determinación de los costes tipo.		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	La metodología a seguir anualmente para la determinación de los costes tipo en base a los cuales se determinan las compensaciones al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino a las Islas Canarias.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	Lograr una metodología transparente que evite distorsiones en la fijación de unos criterios razonables para la determinación de estas ayudas.		
<b>Principales alternativas consideradas</b>	El 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		



	remite para llevar a cabo esta tarea a una orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana previo informe del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>	
<b>Tipo de norma</b>	Orden ministerial
<b>Estructura de la Norma</b>	El proyecto de orden consta de siete artículos, dos disposiciones adicionales y dos disposiciones finales.
<b>Informes recabados</b>	La norma ha sido informada por el Ministerio Asuntos Económicos y Transformación Digital.  Cuenta el proyecto normativo con el informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
<b>Trámite de audiencia</b>	En el trámite de audiencia han participado [...].
<b>Principios de buena regulación</b>	En cuanto a su contenido y tramitación este proyecto observa los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, exigidos como principios de buena regulación por el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>	



<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	El título competencial prevalente se encuentra en el artículo 149.1ª.20 CE, que reconoce al Estado la competencia exclusiva sobre tránsito y transporte aéreo y marina mercante.	
<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general.	
	En relación con la competencia	<input type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input checked="" type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input checked="" type="checkbox"/> supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input type="checkbox"/> incorpora nuevas cargas administrativas. <input type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	<input type="checkbox"/> implica un gasto: <input type="checkbox"/> implica un ingreso.



<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>		
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>		

## I. Oportunidad de la propuesta

### 1 Motivación

Se trata de dotar de mayor transparencia, seguridad jurídica y racionalidad económica al proceso de determinación de los costes tipo que cada año se calculan para determinar la cuantía de las ayudas al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino a las Islas Canarias.

### 2 Fines y objetivos perseguidos

Para conseguir lo anterior se regulan de manera lo suficientemente abierta una serie de pasos que deben seguirse para determinar esos costes tipo de manera transparente y con la debida participación. También se pretende evitar



distorsiones o sesgos en el cálculo de esos costes tipo, así como facilitar su debida adaptación a las circunstancias de cada ejercicio.

### **3 Alternativas**

En la medida que el 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 ya prescribe que la forma de llevar a cabo esta tarea va a ser una orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que habrá de contar con el previo informe del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. No cabe, por tanto, otra alternativa.

En el mismo sentido está la previsión del artículo 6.3 del 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.

### **4. Adecuación a los principios de buena regulación.**

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, durante la elaboración y tramitación del futuro real decreto se ha tratado de asegurar la aplicación de los principios de buena regulación, de transparencia, necesidad, eficacia, proporcionalidad y eficiencia.

De esta forma, esta norma da seguridad al cálculo de los costes, que debe estar basado en datos reales, obtenidos de manera transparente y con participación de los interesados, que después deben ponderarse de manera correcta para asegurar que se cumple el fin perseguido de compensar los sobrecostes derivados del transporte de mercancías industriales y agrícolas hacia o desde las Islas Canarias.



Además, en todo momento, se ha garantizado la participación de los afectados en la elaboración de la norma, atendiendo al propósito de reforzar la seguridad jurídica y en atención a la evaluación periódica del ordenamiento jurídico en el ámbito de que se trata a la búsqueda de su mejora.

## **II. Contenido: Estructura y contenido.**

La nueva regulación se aprueba al amparo de la competencia atribuida al Estado en materia de marina mercante en el artículo 149.1.20 de la Constitución. Junto a ello, ya se ha apuntado la previsión que contienen:

- El 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, que introdujo esta novedad.
- Y el del 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.

Así, el artículo 7.3 de esta norma prevé que 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. Ello se hará 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).

Además, tanto el Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo, como 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. Esta metodología se aprobará mediante una orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana previo informe del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

La regulación contenida en la futura orden determina las bases de la metodología para el cálculo de los costes tipo que compensan los sobrecostes de transportes derivados de la situación de insularidad de las Islas Canarias, a lo largo de sus siete artículos.

El propósito de esta metodología es contar con toda la información que se a necesaria para adoptar unos costes tipo eficientes y que en ese procedimiento se asegure la transparencia y la audiencia a los interesados.

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

La recopilación de datos se llevará a cabo mediante la consulta de las estadísticas, entre las que se destacan las correspondientes a la carga de puertos y aeropuertos canarios.

En cumplimiento del citado principio de audiencia, también se recabarán datos sobre los costes de los operadores, de manera que se conozcan tanto los de aquellos que en conjunto manejen la mayoría del tráfico para cada sector (aéreo y marítimo), como los de empresas con diferentes cuotas de mercado. Todo ello con la debida publicidad.

Se va a determinar también que 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 subvencionables de:



- 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.

Se aclara que en el caso de los productos agrícolas se incluirá, además, el coste de alquiler, en su caso, de las plataformas frigoríficas rodantes, contenedores frigoríficos u otras unidades de transporte de productos perecederos. Debe tenerse en cuenta que este coste no depende únicamente del trayecto marítimo en el que se utilizan, sino también del tiempo en el que son objeto de utilización. En este sentido, la determinación de los costes tipo requiere de un ejercicio de simplificación, aun cuando no se contemplen todas las situaciones que puedan conllevar un coste real del transporte. De hecho, el coste del transporte interinsular o desde las Islas Canarias hasta la Península o Europa continental, depende de múltiples factores, entre los que podemos citar:

- las características de la carga y su tratamiento,
- el modo de transporte utilizado,
- dentro de cada modo, las características técnicas de los vehículos y demás activos implicados en el desplazamiento (tipo de buque, equipo utilizado: contenedores, tractores para el transporte interno en puertos o “mafis”, tipo de infraestructura...),



- las características del servicio (servicio regular, servicio “tramp”, vuelo chárter...),
- la capacidad del prestador del servicio de aprovechar flujos de tráfico grandes (economías de densidad) y/o de poder prestar servicios en red (economías de red),
- la capacidad del cargador de poder transportar su carga en volúmenes grandes (economías de escala) o, en su caso, de combinar productos provechosamente (economías de alcance),
- las condiciones competitivas en que se desarrollan los servicios de transporte y asociados,
- el momento del año en que se desarrolla el transporte,
- el origen y destino final de la carga y de las etapas y logística general del envío.

Lo que hace la orden es regular una metodología simplificadora, que trata de ir a los conceptos que determinan el coste real del transporte.

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

Asimismo, se indica que los trayectos sobre los que se recopilará la información para determinar los costes tipo serán:

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

Recogida la información procede la determinación de los costes tipo, que requiere, a su vez, cumplir



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

a) Se definirá una operación de carga estándar, determinada en número de contenedores o plataformas, metros lineales de remolque y kilogramos.

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

c) Se calculará la variación del coste del 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.

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 de un año para otro. La norma da la referencia de aplicación del coste tipo por encima o por debajo del 80 por ciento de los casos, que se considera racional, pero que no se establece de manera obligatoria. De esta forma, el porcentaje exacto por encima del cual se elevará o por debajo del cual se bajará el coste tipo será determinado cada año, teniendo en cuenta la referencia del 80 por ciento hacia arriba o hacia abajo. Por ejemplo, un año se podrá acordar que si el coste tipo del año anterior se aplicó al 90 por ciento de las solicitudes del año anterior se podrá elevar su cuantía, mientras que otro se podrá decidir que si el coste tipo del año anterior cubrió un 75 por ciento hay posibilidad de bajarlo.

En las dos disposiciones adicionales se prevé la petición de informes a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y a la Autoridad



Independiente de Responsabilidad Fiscal. Estos informes se dirigen a facilitar la revisión y mejora de esta metodología, teniendo en cuenta la evolución de precios o la eliminación de distorsiones en los datos.

Finalmente, las dos disposiciones finales se dedican a la precisión del título competencial y de la entrada en vigor.

### **III. Análisis jurídico**

#### **1. Fundamento jurídico y rango normativo**

La futura orden encuentra su fundamento en la habilitación contenida en el citado Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo, que también determina el rango de la regulación de esa metodología de cálculo de los costes tipo.

#### **2. Justificación de su entrada en vigor.**

No se siguen los criterios de entrada de las normas del artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, ya que los costes tipo se aprueban para su aplicación inmediata en la concesión de estas ayudas y la metodología debe aplicarse cuanto antes.

#### **V. Adecuación al orden competencial.**

La norma que se aprobará se dicta en el ejercicio de las competencias de la Administración General del Estado. En concreto, en virtud de la competencia que se atribuye al Estado en el artículo 149.1.20<sup>a</sup> de la Constitución en materia de marina mercante y transporte aéreo.

#### **VI. Descripción de la tramitación.**

Esta norma se ha elaborado a partir de la experiencia en la elaboración anual de las órdenes por las que se aprueban los costes tipo. Asimismo, se ha



sometido a los trámites de consulta y audiencia pública, cuenta con el informe del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital y el de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

## **VII. Análisis de impactos**

### **1. Impacto económico**

A la hora de valorar el impacto económico del futuro real decreto cabe esperar que estos sean positivos y permitan neutralizar los sobrecostes de la insularidad de este caso, incidiendo de manera positiva en la innovación y mejora de los procesos productivos, que no tendrán que soportar los sobrecostes que conlleva el transporte de esos productos desde las Islas Canarias o a las mismas.

### **2 Impacto presupuestario**

Desde el punto de vista presupuestario, la aplicación de la norma no significará ni nuevos ni menores ingresos ligados a la creación o supresión, respectivamente, de alguna figura tributaria. El gasto que comporta es el propio de las subvenciones a este transporte marítimo y aéreo de mercancías, que ya regula el Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo.

En este sentido, se ha de destacar que la aplicación de los costes tipo permite un mejor control de los presupuestos y asegura que las consignaciones presupuestarias no experimenten cambios.

Cabe añadir que la metodología que se regula no va a suponer nuevos medios personales o materiales, pues se atenderá con los recursos ya existentes.

### **3 Cargas administrativas**



La nueva norma tampoco tiene incidencia en las cargas administrativas, al seguirse una metodología que tiene en cuenta la actividad que ya se llevaba a cabo para determinar los costes tipo.

#### **4. Impactos en relación con el género, la infancia, adolescencia y familia**

En cuanto al impacto de género, previsto en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, y en el artículo 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el nuevo real decreto no tiene afección sobre el impacto de género. De acuerdo con lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, se destaca que este proyecto de orden tampoco tiene impacto en materia de familia. Finalmente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, se destaca que este proyecto de orden carece de impacto en relación con la infancia y la adolescencia.

#### **VIII. Evaluación ex post.**

En relación con la posibilidad de evaluación ex post prevista en el artículo 3 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado, se ha considerado que ninguno de los criterios que se recogen en el apartado 1 de dicho precepto encaja en las características de esta norma. Por ello no se prevé que se lleve a cabo dicha evaluación, sin perjuicio del seguimiento que siempre hace la Dirección General de la Marina Mercante de las normas que regulan su ámbito de competencia.



**MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA**