



2 de octubre de 2017

MEMORIA DEL PROYECTO DE REAL DECRETO SOBRE COMPENSACIÓN AL TRANSPORTE MARÍTIMO Y AÉREO DE MERCANCÍAS NO INCLUIDAS EN EL ANEXO I DEL TRATADO FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, CON ORIGEN O DESTINO EN LAS ISLAS CANARIAS.

Ministerio/Órgano proponente	MINISTERIO DE FOMENTO	Fecha	2.10.2017
Título de la norma	Proyecto de real decreto sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el anexo I del Tratado Funcionamiento de la Unión Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.		
Tipo de Memoria	<input checked="" type="checkbox"/> Formal <input type="checkbox"/> Abreviada		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	El régimen de compensaciones al transporte marítimo y aéreo de mercancías contenido en el ámbito del Real Decreto 362/2009, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el anexo I del TCE, con origen o destino en las Islas Canarias, que ha quedado desfasado tras las últimas reformas normativas.		
Objetivos que se persiguen	Adaptar la citada regulación a las siguientes normas: - El Reglamento (UE) Nº 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo,		



	<p>al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) nº 1083/2006 del Consejo.</p> <ul style="list-style-type: none">- La Ley 39/2015, de 2 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.- Y la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017.
Principales alternativas consideradas	<p>La regulación de esta materia en un real decreto y los cambios normativos que conllevan su modificación elimina las actuaciones no normativas (que dejarían de ajustarse a su regulación) y conllevan a aprobación de un nuevo reglamento.</p>
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Real Decreto
Estructura de la Norma	<p>El proyecto de real decreto consta de quince artículos agrupados en tres capítulos y una parte final que incluye dos disposiciones transitorias, una derogatoria y tres disposiciones finales.</p>



Informes preceptivos	<p>La norma requiere informe del Ministerio de Hacienda y Función Pública y del Ministerio de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales, conforme al artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.</p> <p>Debe contar el proyecto normativo también con el informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, la aprobación previa del Ministerio de Hacienda y Función Pública y con el dictamen del Consejo de Estado.</p>	
Trámite de audiencia	<p>A través del trámite de audiencia debe darse participación a la Comunidad Autónoma de Canarias y, como organizaciones representativas afectadas, a las Cámaras de Comercio de Las Palmas y de Tenerife, ACETO, ASOCAN, ASINCA y FEDEX.</p>	
ANALISIS DE IMPACTOS		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	<p>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.</p>	
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	<p>Efectos sobre la economía en general.</p>	<p>Positivo al contribuir al evitar que los costes de transporte derivados de la situación geográfica de las Islas Canarias supongan una merma de la actividad económica de las mismas.</p>



	En relación con la competencia	<input type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input checked="" type="checkbox"/> 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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> implica un ingreso.
IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS		



**OTRAS
CONSIDERACIONES**

1. Oportunidad de la propuesta.

Con este proyecto de real decreto se viene a actualizar la norma vigente, el Real Decreto 362/2009, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el anexo I del TCE, con origen o destino en las Islas Canarias, cuyo contenido ya no se adecúa a las distintas normas que inciden en su operatividad. Estas nuevas normas son las siguientes:

- El Reglamento (UE) Nº 1303/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) nº 1083/2006 del Consejo.

- La Ley 39/2015, de 2 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

- Y la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017.

Además, este proyecto es fruto de la necesidad, a la vista de la experiencia acumulada, de aclarar conceptos y el contenido de algunos artículos del real decreto anterior, así como de mejorar los trámites administrativos y reducir las cargas



administrativas sin menoscabo de las garantías jurídicas, en aras a una Administración Pública más eficaz y eficiente.

2. Novedades, objetivos y alternativas.

Las normas anteriormente señaladas han supuesto novedades importantes sobre el régimen de compensaciones al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el anexo I del Tratado Funcionamiento de la Unión Europea.

Como novedades del Reglamento (UE) N° 1303/2013 destacan las siguientes:

a) El aumento del porcentaje de cofinanciación del FEDER – RUP del 50 por 100 al 85 por 100. De esta forma, a partir del “Marco Financiero Plurianual de la Unión Europea 2007 - 2023”, el Reglamento (CE) N° 1083/2006 del Consejo posibilitaba que la ayuda al transporte de mercancías (ATM) industriales sea cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para las Regiones Ultraperiféricas (RUP) al 50 por 100. En esta línea, el artículo 9 del RD 362/2009 dispone que las “bonificaciones serán cofinanciadas al 50 por 100 por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional destinado a las Regiones Ultraperiféricas”.

Sin embargo, el artículo 120.3.b) del Reglamento (UE) N° 1303/2013 relativo al “Marco Financiero Plurianual de la Unión Europea 2014 - 2020” aumenta el porcentaje de cofinanciación del FEDER – RUP al 85 por 100, lo que se hará realidad a partir de la ATM - 2015, que se tramitó durante la anualidad 2016. De ahí, la necesidad de modificar el Real Decreto 362/2009.

b) La necesidad de que los solicitantes presenten una solicitud previa de inclusión, como potencial beneficiario del Programa Operativo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) de Canarias (Artículo 65.6 del Reglamento (UE) N° 1303/2013), y una declaración de capacidad para cumplir con las obligaciones del documento que establece las condiciones de la ayuda.

Por su lado, la nueva Ley 39/2015, de 2 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, introduce cambios



importantes en relación al derecho y obligación de relacionarse electrónicamente con las Administraciones Públicas, en especial:

a) La extensión a las personas físicas de la obligación de las personas jurídicas de presentación telemática de las solicitudes.

Desde abril de 2017, las personas jurídicas tienen la obligación de solicitar, por medios electrónicos, la compensación. Con el nuevo real decreto se pretende introducir la novedad del artículo 14.3 de la Ley 39/2015, según el cual: “reglamentariamente, las Administraciones podrán establecer la obligación de relacionarse con ellas a través de medios electrónicos para determinados procedimientos y para ciertos colectivos de personas físicas que por razón de su capacidad económica, técnica, dedicación profesional u otros motivos quede acreditado que tienen acceso y disponibilidad de los medios electrónicos necesarios”.

La práctica administrativa ha demostrado que las personas físicas, que solicitan la ATM, sí están capacitadas para utilizar medios electrónicos, toda vez que la mayoría ya lo hace en la práctica, facilitando a la Delegación del Gobierno en Canarias la documentación en formato electrónico para permitir una mejor gestión. Por ello, se entiende que sí es de aplicación el artículo 14.3 de la Ley 39/2015.

b) La incorporación de las novedades relativas a la identificación y firma electrónica, representación o documentación electrónica. Destacar que la presentación, por medios electrónicos, de la documentación, permite a la Administración solicitar de manera motivada el cotejo de la documentación aportada electrónicamente y que la firma de las solicitudes lleva aparejada la declaración de ser ciertos los datos consignados y la documentación que se aporta.

Por lo que se refiere a la disposición adicional vigésima novena de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, aumenta el porcentaje de compensación del 70 por 100 al 100 por 100, siempre que las consignaciones presupuestarias asignadas a las compensaciones fueran suficientes. Esta limitación se entenderá sin efecto, siempre que los créditos



presupuestarios afectados sean declarados ampliables en las respectivas leyes de Presupuestos Generales del Estado.

Por otra parte, también es objetivo del presente real decreto aclarar los conceptos y el contenido de algunos artículos del Real Decreto 362/2009, en especial en lo que se refiere a:

a) Las operaciones que no se consideran transformación se actualizan y se establece que éstas se interpretarán de conformidad con el nuevo Código Aduanero de la Unión. Además, se incorpora la posibilidad de solicitar informe sobre éstas.

b) En cuanto a los costes subvencionables, se clarifican y se incluyen nuevos costes que sí se entienden comprendidos en la autorización comunitaria, como los gastos conexos al flete (gestión administrativa o emisión de billetes, recargos por fletes especiales, alquiler de las unidades de transporte frigorífico y, según los casos, de los retornos en vacío) y las tasas del peso muerto o tara de los elementos del transporte.

c) Explicación más clara de los costes tipo, del cálculo y de los límites de las compensaciones en caso de acumulación con otras ayudas o subvenciones.

d) Incorporación de las condiciones para ser beneficiario de la compensación (desarrollar la actividad económica en Canarias, pagar el transporte y no repercutir los costes del transporte a terceros) y especial referencia a las condiciones, no sólo en los casos FOB, sino también en los casos CIF.

e) Las obligaciones de los beneficiarios se unifican y se explican mejor.

Otro objetivo importante es mejorar los trámites administrativos y reducir las cargas administrativas con las mismas garantías jurídicas, en aras a una Administración Pública más eficaz y eficiente. En este sentido, destacan las mejoras procedimentales siguientes:

a) Se incorpora la posibilidad de solicitar informe al Gobierno de Canarias sobre la producción de “inputs” en Canarias.



b) Simplificación de la documentación a aportar. Se distingue entre los casos siguientes: transportes realizados directamente por el solicitante, transportes en los que participa un transportista y transportes en régimen FOB y CIF. Además, se admiten las certificaciones bancarias como justificantes de pago.

c) Se incorporan instrucciones para presentar las solicitudes y se establece que el plazo de resolución (6 meses) empezará a contarse no desde enero, sino desde julio.

A la vista de lo anterior y valorando las alternativas a la opción elegida de aprobar un nuevo real decreto que regule este régimen de compensaciones al transporte de mercancías, la posibilidad de no desarrollar el Real Decreto no se contempla, ya que resulta imperativo introducir las novedades del Reglamento (UE) N° 1303/2013 relativo al “Marco Financiero Plurianual de la Unión Europea 2014 - 2020” y de la Ley 39/2015 relativa al derecho y obligación de relacionarse electrónicamente con las Administraciones Públicas.

En definitiva, no existe ninguna otra alternativa, tanto regulatoria como no regulatoria, que permita alcanzar el fin perseguido, consiguiendo cumplir los objetivos antes señalados. Se requiere por tanto una norma con rango de real decreto, dado que se trata de una modificación del régimen normativo actualmente en vigor.

3. Contenido, competencia y descripción de la tramitación.

El real decreto consta de una exposición de motivos, quince artículos, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y tres disposiciones finales. En el preámbulo se establece la motivación y los objetivos de la modificación.

Los quince artículos se estructuran en tres capítulos, dedicados al sistema de compensaciones (artículos 1 a 9), a las condiciones subjetivas de estas (artículos 10 a 12) y al procedimiento (artículos 13 a 15).



El real decreto que se modifica se dicta al amparo del artículo 149.1.20º de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre tránsito y transporte aéreo y marina mercante.

La ATM industriales es una “ayuda de Estado” que, con ocasión del “Marco Financiero Plurianual de la Unión Europea 2014 - 2020”, se comunicó a la Comisión Europea («ayuda nº SA 40195 (2014/X)»), siendo su norma de referencia el «Reglamento UE Nº 651/2014 de la Comisión, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado» (RGEC).

Las modificaciones que respecto al Real Decreto 362/2009 se introducen ahora deberán respetar las disposiciones del RGEC, que en su artículo 2, apartado 6, establece, los conceptos que se incluyen en “los «costes de transporte» por cuenta ajena efectivamente pagados por los beneficiarios por trayecto”.

Finalmente, una vez aprobado definitivamente este proyecto, bastará con que, dentro de los veinte días siguientes a su entrada en vigor, se comunique la nueva norma modificada a la Comisión Europea, La siendo oportuno que la “exposición de motivos” del nuevo real decreto se refiera al RGEC.

Por lo que se refiere a su tramitación, el 22 de febrero de 2017 se inició la consulta pública prevista en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en la cual fue la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento la que recabó la opinión de los afectados por esta regulación. Con posterioridad se elaboró por el Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en las Islas Canarias el proyecto que se ha someter al trámite de audiencia a la Comunidad Autónoma de Canarias y, como organizaciones representativas afectadas, las Cámaras de Comercio de Las Palmas y de Tenerife, y las asociaciones ACETO (Asociación Provincial de Cosecheros Exportadores de Tomate de Tenerife), ASOCAN (Asociación de Cosecheros y Exportadores de Flores y Plantas Vivas de Canarias), ASINCA (Asociación Industrial de Canarias) y FEDEX (Federación Provincial de Asociaciones de Exportadores de Productos Hortofrutícolas de Las Palmas).



Asimismo, el proyecto se debe someter a informe tanto del Ministerio de Hacienda y Función Pública como del Ministerio de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Finalmente, el proyecto normativo deberá someterse al informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, a la aprobación previa del Ministerio de Hacienda y Función Pública y al dictamen del Consejo de Estado.

4. Análisis jurídico del proyecto.

Procede dar cuenta del fundamento de los cambios que supone el proyecto respecto al vigente Real Decreto 362/2009.

I. Ya se ha hecho referencia a la necesidad de actualizar las referencias normativas del reglamento en vigor. Así sucede con la propia cita del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, que debe sustituirse por la referencia al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (título de la norma, artículo 1, 2 y 7). Las referencias a las nuevas normas de la UE (como es el Reglamento UE nº 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del Código Aduanero de la Unión, y el Reglamento Delegado UE 2015/2446 de la Comisión de 28 de julio de 2015, que ha derogado el Reglamento CEE Nº 2454/93) se completan con la previsión de que en caso de que se sustituyan por otras, serán estas las que se apliquen. También se eliminan las referencias que quedan desfasadas por el incremento del porcentaje de compensación del 70 por 100 al 100 por 100. Incluso, las citas de “Barajas” se sustituye por “Madrid”, debido al cambio de nombre del aeropuerto.

II. Por otro lado, la necesaria certeza que exige la resolución de los expedientes de compensación justifican la novedad, recogida en los artículos 4 y 6, de la posibilidad de que la Delegación del Gobierno en Canarias solicite informe a la Consejería competente del Gobierno de Canarias respecto a la fabricación en Canarias de los productos.



III. Los conceptos subvencionables que se regulan en el proyecto, en su artículo 7, vienen a racionalizar la excesiva carga administrativa que se deriva del vigente artículo 7 del Real Decreto 362/2009, que al excluir ciertos conceptos que en principio sí eran subvencionables, la mayoría de las veces, se tiene que requerir a los beneficiarios para que presenten los costes del transporte marítimo o aéreo desglosados o valorados. Lo que significa que el solicitante, a su vez, tiene que dirigirse, una vez más, al transportista marítimo o aéreo para que le facilite, bien la factura desglosada por conceptos, o bien, un certificado complementario de desglose. Además, se da la paradoja de que no siempre se consigue “el desglose”, quedando todo el transporte marítimo o aéreo excluido de la ATM. Una vez recibida la documentación requerida, el Área de Fomento tiene que revisarla, una vez más, corrigiendo los conceptos de las solicitudes para excluir algunos que sí contaban con la autorización de la Unión Europea para ser subvencionados. Ese artículo se sustituye por una regulación más próxima al RGEC (artículo 2.6), en relación con los costes de transporte marítimo o aéreo que se recogen, excepto “el almacenamiento temporal” y “los costes del seguro aplicado a las mercancías”. En la misma línea de simplificación pero también de seguridad jurídica, se especifican los “gastos de transporte”.

En cuanto a la gestión administrativa o emisión de billetes, los recargos por fletes especiales (excepto la plataforma frigorífica), los retornos en vacío y las tasas del peso muerto o tara de los elementos del transporte, ya se tienen en cuenta para la determinación de los costes tipo, por lo que no implicarán un aumento de la ficha presupuestaria, más, cuando se trata de costes poco elevados. Y por lo que respecta a la “gestión administrativa o emisión de billetes”, hay que precisar que se trata de unos costes muy poco cuantiosos. En cuanto a los “recargos por fletes especiales”, en función del tipo de mercancía y de las unidades de transporte empleadas, ya son objeto de compensación, por lo que el objetivo de la modificación es conferir seguridad jurídica, dando respuesta a la numerosa casuística en el transporte de mercancías industriales (contenedores especiales: contenedor granelero, de costado abierto, de techo abierto, plataforma, plegable, cisterna, isoterma, frigorífico, calorífico, de temperatura controlada, igloo...).



Además, actualmente se está produciendo una paradoja y es que, si bien ya se compensan fletes especiales por la utilización de unidades de transporte no refrigerado (contenedores especiales), no se está subvencionando el alquiler de las unidades de transporte refrigerado, más cuando ya existe el precedente del Real Decreto 170/2009 (mercancías agrícolas), que sí contempla la compensación del mencionado alquiler. En el caso de las mercancías industriales también hay diversas mercancías que precisan frío (chocolate, yogur, helado...) por tratarse de productos perecederos. De contemplarse el mencionado alquiler, el aumento de la ficha presupuestaria consistirá en que el coste tipo aplicable será un 10 por 100 superior. El Área de Fomento, tras realizar un estudio relativo al número de envíos que podrían utilizar plataforma frigorífica, llega a la conclusión de que de un total de 78.541 envíos, utilizarían plataforma frigorífica 7.630 envíos (9,71 por 100).

En cuanto a los “costes del retorno/vuelta de los elementos de transporte en vacío”, se asume la reivindicación de la Asociación Industrial de Canarias (ASINCA) y se incluye este concepto como coste compensable, teniendo en cuenta el movimiento de mercancías por todo el Archipiélago. Debe tenerse en cuenta que el grueso de las mercancías transformadas parte de las islas capitalinas, Gran Canaria y Tenerife, dado que es en estas islas donde se encuentran la mayoría de los establecimientos industriales. Y el destino de dichas producciones es el resto de islas: La Palma, La Gomera, El Hierro, Lanzarote y Fuerteventura. Por tanto, las islas no capitalinas son eminentemente receptoras de mercancías y no emisoras. Hay, pues, un retorno vacío del elemento de transporte, sin mercancía transformada, que también forma a parte del coste del trayecto total, es decir, la ida con mercancía transformada y la vuelta o “retorno” en vacío, que es una parte indisoluble del coste total de cualquier trayecto interinsular. En coherencia con el apartado 13 de la «ayuda de Estado (Asunto N 389/2008)» ya prevé, respecto a los transportes que no son interinsulares, dichos retornos “se podrán subvencionar en los demás casos hasta un máximo del 36 por 100 del coste tipo correspondiente”. Sí se ha considerado razonable introducir dos limitaciones: que el retorno sea a la misma isla de origen y que toda la mercancía de la ida pertenezca al mismo solicitante.

En cuanto a los “costes de manipulación” de la mercancía, hay que concretar, en aras de una mayor seguridad jurídica, que se refiere, como establece el Art. 130 del



«RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», a: “las operaciones de carga, estiba, descarga, desestiba, y trasbordo de mercancías en la terminal” portuaria /aeroportuaria. De esta manera, se asegura además que conceptos, que sí son subvencionables, no queden excluidos de la ATM.

Respecto a las “tasas o similares portuarias/aeroportuarias aplicadas directamente a las mercancías transportadas y, en su caso, al peso muerto o tara de los elementos de transporte, tanto en puertos/aeropuertos de origen como en los de destino”, es importante la introducción del concepto “peso muerto o tara”, debido a que si bien la «ayuda de Estado (Asunto N 389/2008)» en su apartado 12 y el RGEC se refieren a ésta, el Real Decreto 362/2009 no lo hace, lo que implica que no se tenga en cuenta por el momento, cuando sí sería subvencionable según la normativa europea.

En cuanto a los “costes de los controles de seguridad y protección”, hasta ahora el Real Decreto 362/2009 se refiere solamente a las tasas de seguridad si las hubiere. La terminología utilizada por el Real Decreto 362/2009 es indeterminada, por lo que es necesario precisar que se trata de los “costes de los controles de seguridad y protección de los buques y de las instalaciones portuarias” (PBIP; siglas en inglés: ISPS) y de “los costes del Programa de Seguridad Nacional de la Aviación Civil” (PNS – SCC).

Todo lo anterior se traduce en un artículo 7 en el proyecto mucho más desarrollado que el del vigente Real Decreto 362/2009. Se lleva también a cabo la aclaración de que la determinación de los costes tipo tiene carácter anual; en las unidades de medida se añaden las toneladas; se mejora la explicación del cálculo de la subvención. Además, se agrupa toda la información relativa a los costes tipo, al cálculo y a los límites de la compensación, por lo que se traslada el contenido del artículo 17 del Real Decreto 362/2009 (límites de las subvenciones), a uno de los apartados (el 5), facilitando la aplicación de la norma. De hecho, hay que distinguir entre tres supuestos: acumulación con las ayudas recogidas en el “Real Decreto 1022/2015, de 13 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de desarrollo de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de



Canarias, en las materias referentes a los incentivos fiscales en la imposición indirecta, la reserva para inversiones en Canarias y la Zona especial canaria, aprobado por el real Decreto 1758/2007, de 28 de diciembre”, acumulación con la compensación al transporte de mercancías del Gobierno de Canarias y, sin perjuicio de los dos supuestos anteriores, la prohibición de acumulación con otras ayudas o subvenciones que cubran los mismos costes del transporte.

En relación con el citado artículo 17 del Real Decreto 362/2009, se elimina, por innecesario, el párrafo 2º, relativo a que en caso de sobrecompensación procederá el reintegro, ya que la aplicación de la Ley General de Subvenciones permite la iniciación de tales procedimientos.

Asimismo, el hasta ahora vigente apartado 5, del artículo 7 del Real Decreto 362/2009, se refiere a la necesidad de que el solicitante acredite el abono de los costes del transporte, mediante la presentación de facturas, y a los supuestos de venta de las mercancías en régimen FOB. Estos extremos se refieren con mayor claridad en los nuevos artículos 10 (“requisitos generales y obligaciones de las compensaciones y documentación acreditativa al respecto”) y 11 (“documentación justificativa de la personalidad, de los transportes realizados y del pago”) del proyecto.

IV. En cuanto al artículo 8 del Real Decreto 362/2009, el proyecto introduce las novedades de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, que aumenta el porcentaje de compensación del 70 por 100 al 100 por 100, siempre que las consignaciones presupuestarias asignadas a las compensaciones fueran suficientes, pero teniendo en cuenta que la mencionada limitación se entenderá sin efecto cuando los créditos presupuestarios afectados sean declarados ampliables en las respectivas leyes de Presupuestos Generales del Estado.

V. El artículo 9 del Real Decreto 362/2009 dispone que las “bonificaciones serán cofinanciadas al 50 por 100 por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional destinado a las Regiones Ultraperiféricas.” Sin embargo, el Reglamento (UE) Nº 1303/2013 relativo al “Marco Financiero Plurianual de la Unión europea 2014 – 2020” aumenta el porcentaje de cofinanciación al 85 por 100. Frente a la norma hoy vigente,



el proyecto pasa a referirse de forma genérica al Reglamento de la Unión Europea que sea de aplicación, debido a la constante modificación de las normas comunitarias.

VI. A lo largo del articulado del Real Decreto 362/2009 existen varias referencias a los requisitos generales, condiciones y obligaciones de los beneficiarios de las compensaciones y a la documentación acreditativa al respecto, por lo que el proyecto opta por su unificación en el nuevo artículo 10, bajo la rúbrica de “requisitos generales y obligaciones de los beneficiarios de las compensaciones y documentación acreditativa al respecto”.

Se pretende dejar claro que los solicitantes deberán desarrollar su actividad económica en Canarias y que el beneficiario siempre debe soportar los costes del transporte sin poder repercutirlos a terceros.

En esta línea, se ha precisado cuáles son las condiciones de los beneficiarios en los casos de venta de las mercancías en régimen de contratación FOB («franco a bordo») o similar y en los casos de compra de las mercancías en régimen de contratación CIF («coste, seguro y flete») o similar.

Por otro lado, se unifican y explican mejor las obligaciones de los beneficiarios.

VII. Por otro lado, la desaparición de los actuales apartados 3 y 4 del artículo 11, el artículo 12 (requisitos generales de los beneficiarios de las bonificaciones), el apartado 5 del artículo 15 (obligaciones AEAT y SS), el artículo 16 (obligaciones de los beneficiarios) y el ya mencionado artículo 17 del Real Decreto 362/2009 (límites de las subvenciones), se explica por el traslado de su contenido a otros nuevos artículos con mayor transparencia y seguridad jurídica.

El nuevo artículo 11 del proyecto lleva por rúbrica “identificación y firma de los interesados en el procedimiento y representación”, y viene a incorporar importantes novedades de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC). El apartado 1 recoge los sistemas de identificación electrónica y el apartado 2 hace lo propio con los sistemas de firma electrónica. Por su parte, el apartado 3 se refiere a la representación.



El artículo 12 del proyecto viene a actualizar lo que hoy regula el apartado 2 del artículo 11 del Real Decreto 362/2009, bajo el título “documentación justificativa de los transportes realizados y del pago”. De esta forma, se recogen las novedades de la Ley 39/2015, especificándose que la presentación de la documentación se hará, “por medios electrónicos, de documentos electrónicos o de documentos en otro soporte no electrónico, que hayan sido digitalizados por el solicitante para su presentación electrónica”. Es importante el hecho de que no se exigen documentos originales, ya que, a partir de la nueva Ley 39/2015, de exigirse la presentación electrónica de documentos originales en formato papel, el interesado debería obtener una copia auténtica (en las oficinas de asistencia en materia de registros), con carácter previo a su presentación electrónica. Lo que se haría extensible a documentos electrónicos que carecieran de algún tipo de código seguro de verificación.

No obstante, se advierte a los solicitantes de que “la Administración podrá solicitar de manera motivada el cotejo de la documentación aportada electrónicamente por el interesado, para lo que podrá exigir la exhibición del documento original” y de que “la firma electrónica de las solicitudes lleva aparejada la declaración de ser ciertos los datos consignados y la documentación que se aporta, en los términos del artículo 28.7 de la Ley 39/2015, de 2 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas”.

Este precepto pretende también evitar, por un lado, una excesiva carga administrativa y, por otro lado, que la imposibilidad por parte de los beneficiarios de conseguir cierta documentación les deje fuera de la compensación. Para ello se deja de exigir la presentación de conocimientos de embarque en los que faltan numerosos elementos necesarios a la hora de realizar las pertinentes comprobaciones administrativas, incluidos los costes del transporte. En su lugar, se pasa a exigir sólo la factura, pero especificándose todos los conceptos que ésta debe reunir. Además, se aclara que la factura puede complementarse, nunca sustituirse, con un certificado (original, firmado y sellado) de la misma empresa transportista marítima o aérea.

Se considera que es fundamental que se diferencie el transporte marítimo o aéreo del transporte terrestre, por lo que, en caso de que en la factura o certificado



mencionados no se diferencie el transporte marítimo o aéreo del transporte terrestre, se exigirá declaración responsable del solicitante, en la que conste que los costes del transporte solicitados no incluyen transporte terrestre. Además, se establece que la Delegación del Gobierno en Canarias facilitará modelos del certificado y de la declaración responsable, con la vigencia temporal que se indique (anual, trimestral, etc.).

Por otra parte, en la mayoría de casos hay que solicitar certificados complementarios a los transportistas – intermediarios, ya que en las facturas suelen faltar datos, más teniendo en cuenta que los transportistas – intermediarios trabajan en grupaje con otros clientes. Además, hay muchos casos en los que participan varios transportistas – intermediarios, siendo una excesiva carga administrativa el hecho de que se tenga que solicitar facturas a todos los intervinientes, que, por otro lado, no se consiguen en la mayoría de casos. Se entiende que lo importante es el coste del transporte soportado por el beneficiario que se corresponde con los costes del transporte de la factura del último transportista – intermediario. Y que, en todo caso, siempre existe un coste tipo que no podrá ser superado a efectos de la ATM. Por ello, el proyecto deja de exigir conocimiento de embarque o factura de la empresa transportista marítima o aérea, y, en su lugar, exigir al último transportista – intermediario, aparte de la declaración relativa a la repercusión, factura del transportista – intermediario, que repercuta al solicitante los costes del transporte recogidos en el artículo 7, pero especificándose todos los conceptos que ésta debe reunir.

En la misma línea de distinguir entre los transportes realizados directamente por el solicitante y los transportes realizados a través de transportista – intermediario, se regula), por primera vez, los casos de mercancías compradas en régimen de contratación CIF (coste, seguro y flete) o similar. De esta forma, se soluciona el hecho de que cuando participan transportista – intermediarios, éstos no facilitan a los solicitantes la factura de la empresa transportista marítima o aérea.

Por lo que se refiere a los “justificantes del pago”, se exigirá que se justifique el pago de las facturas exigidas en los apartados anteriores, aceptándose todos los medios de pago admisibles en derecho que acrediten fehacientemente el pago



material de los transportes, incluidas las certificaciones bancarias originales, selladas y firmadas por un responsable bancario, que contengan: la fecha, el importe, el ordenante y el beneficiario.

De esta forma, este nuevo precepto supone una reducción de las cargas administrativas y la flexibilización de la documentación justificativa, sin merma de la acreditación fehaciente de la compensación sigue estando asegurada

VIII. Por lo que se refiere al capítulo III sobre el procedimiento, las novedades son:

- En primer lugar, se han derogado las disposiciones que se han integrado en el resto de Capítulos, como los artículos 13.3, 16 y 17 del Real Decreto 362/2009. Además, se ha procedido a actualizar la normativa aplicable y los órganos administrativos.

- Otra de las novedades es la aplicación del artículo 14.3 de la Ley 39/2015, que establece que: “reglamentariamente, las Administraciones podrán establecer la obligación de relacionarse con ellas a través de medios electrónicos para determinados procedimientos y para ciertos colectivos de personas físicas que por razón de su capacidad económica, técnica, dedicación profesional u otros motivos quede acreditado que tienen acceso y disponibilidad de los medios electrónicos necesarios”. Desde 2012 ya existía la obligatoriedad de que las personas jurídicas presentasen las solicitudes por medios telemáticos. La práctica administrativa ha demostrado que las personas físicas, que solicitan la ATM, están capacitadas para utilizar medios electrónicos, toda vez que la mayoría ya lo hace habitualmente, proporcionando a la Delegación del Gobierno en Canarias la documentación en formato electrónico para permitir una mejor gestión.

- Por otro lado, se añade el apartado 2 del hasta ahora vigente artículo 13 con objeto de satisfacer las exigencias del Programa Operativo FEDER de Canarias.

- Además, a efectos de mejorar la gestión administrativa, se introducen instrucciones para presentar las solicitudes (envíos por trimestre, trayecto y por coste



total). De esta forma, se pretenden evitar las cargas administrativas de tener que desglosar los costes subvencionables de los transportes y de solicitar por mercancía. Los beneficiarios están solicitando la subvención de los envíos trimestrales por trayecto y por mercancía, por lo que si en un transporte/envío hay 100 mercancías diferentes, el beneficiario presenta 100 solicitudes por el mismo envío, lo que va en contra de toda lógica administrativa, siendo lo correcto que se soliciten los envíos trimestrales por trayecto.

- Destacan los nuevos artículos 13.4 y 15.3, conforme a los cuales será a partir del mes de julio, y no del mes de enero de cada año, cuando se empiece a contar el plazo de 6 meses para la resolución de la compensación. De esta manera, el Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en Canarias, órgano gestor de la compensación, se asegura la resolución de la compensación en el plazo de 6 meses. La razón está en que, con la regulación hasta ahora vigente, el plazo se empieza a contar a partir del mes de enero, por lo que se está resolviendo en diciembre fuera del preceptivo plazo de 6 meses.

- Por último, es necesario introducir una disposición transitoria, respecto a los artículos 9 y 13.2, por lo ya señalado anteriormente, y una segunda, relativa a la comprobación de los transportes realizados en el año 2017, con objeto de que la gestión sea más eficaz y eficiente lo más pronto posible. Además, es preciso prever la posibilidad de que las solicitudes de compensación sean ampliadas con una solicitud complementaria en la que se incorporarán los nuevos costes compensables regulados en el artículo 7.1. Esta solicitud complementaria podrá presentarse en un plazo de 15 días hábiles a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente Real Decreto en el Boletín Oficial del Estado.

5. Análisis de impactos.

Se analizan en este apartado los impactos relativos a los destinatarios de la compensación y las cargas administrativas, el impacto de género y el impacto económico.



- En cuanto al **impacto económico**, hay que partir del hecho de que estas compensaciones, que se otorgan desde 1982, empezaron a cofinanciarse en el período de programación 2007 – 2013 al 50 por 100 por el FEDER – RUP y para el período de programación 2014 - 2020 el mencionado porcentaje de cofinanciación aumenta del 50 por 100 al 85 por 100. Por lo que el FEDER – RUP reingresará el 85 por 100 de la ATM al Tesoro español, lo que implicará un considerable menor gasto a cargo del Estado español.

Por otro lado, en cuanto a los costes que se incluyen en el nuevo Real Decreto, la gestión administrativa o emisión de billetes, los recargos por fletes especiales, los retornos en vacío (según los casos) y las tasas del peso muerto o tara de los elementos del transporte, hay que señalar:

- En cuanto a los costes relativos a la gestión administrativa o emisión de billetes, los recargos por fletes especiales (excepto por plataforma frigorífica), los retornos en vacío y las tasas del peso muerto o tara de los elementos del transporte, ya se tienen en cuenta para la determinación de los costes tipo, por lo que no implicarán un aumento de la ficha presupuestaria, más, cuando se trata de costes poco elevados, sobre todo en el caso de la gestión administrativa o emisión de billetes.

- En cuanto al alquiler de las unidades de transporte frigorífico, el aumento de la ficha presupuestaria consistirá en que el coste tipo aplicable será un 10 por 100 superior. El Área de Fomento, tras realizar un estudio relativo al número de envíos que podrían utilizar plataforma frigorífica, llega a la conclusión de que de un total de 78.541 envíos, utilizarían plataforma frigorífica 7.630 envíos (9,71 por 100).

Por último, en cuanto al aumento de la tasa de compensación del 70 por 100 al 100 por 100, hay que destacar que se trata de una modificación que trae causa de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, siempre que las consignaciones presupuestarias asignadas a las compensaciones fueran suficientes. Y que esta limitación se entenderá sin efecto, siempre que los créditos presupuestarios afectados sean declarados ampliables en las respectivas leyes de Presupuestos Generales del Estado.



Pues bien, lo cierto es que, independientemente al aumento de la tasa de compensación al 100 por 100, con las consignaciones presupuestarias de los dos últimos años se llegaría sin problema al 100 por 100 de los costes compensables, por lo que no hubiera sido necesario ampliar los créditos presupuestarios.

Más, cuando la gran novedad del Reglamento (UE) Nº 1303/2013 radica en el aumento del porcentaje de cofinanciación del FEDER – RUP al 85 por 100. La fuente de financiación de la ATM es una consignación presupuestaria anual a cargo del Ministerio de Fomento, que es cofinanciada con posterioridad por el FEDER – RUP, que reingresará el 85 por 100 de la ATM al Tesoro español.

Los datos de la gestión realizada los dos últimos años en relación a estas ayudas es la siguiente:

DATOS ATM AÑO 2015	NÚMERO EMPRESAS	NÚMERO EXPEDIENTE	COSTE TRANSPORTE JUSTIFICADO	AYUDA CONCEDIDA
RD 362/2009	161	3.471	33.298.213,04 €	22.503.051,17 €

DATOS ATM AÑO 2014	NÚMERO EMPRESAS	NÚMERO EXPEDIENTE	COSTE TRANSPORTE JUSTIFICADO	AYUDA CONCEDIDA
RD 362/2009	166	3.376	40.221.261,11 €	13.357.103,10 €

- En cuanto al **impacto relativo a los destinatarios de la compensación y las cargas administrativas**, se considera que la medida que se propone no supone aumento de las cargas administrativas, sino todo lo contrario, toda vez que uno de los objetivos del nuevo real decreto es mejorar los trámites administrativos y reducir las cargas administrativas con las mismas garantías jurídicas, en aras a una Administración Pública más eficaz y eficiente.

Todo ello sin olvidar que la subvención está justificada por las numerosas desventajas competitivas a las que se enfrenta el sector industrial canario derivadas de la condición de Canarias como Región Ultraperiférica y por su fragmentación territorial o doble insularidad. Y es que la subvención constituye una ayuda de vital importancia para un sector crucial para la economía canaria, que genera empleo cualificado, y es esencial para la subsistencia de la actividad productiva y de



transformación canaria y para la consolidación del mercado natural de la industria del archipiélago. Además, los consumidores de las islas también se benefician de la repercusión de las ayudas en los precios de los productos industriales.

- En cuanto al **impacto de género**, el nuevo real decreto no tiene afección sobre el impacto de género.