



5 de febrero de 2018

**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL
DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 1034/1999, DE 18 DE
JUNIO, SOBRE COMPENSACIÓN AL TRANSPORTE MARÍTIMO Y AÉREO DE
MERCANCÍAS CON ORIGEN O DESTINO EN ILLES BALEARS**

Ministerio/Órgano proponente	MINISTERIO DE FOMENTO	Fecha	05.02.2018
Título de la norma	Proyecto de real decreto por el que se modifica el Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en Illes Balears.		
Tipo de Memoria	Normal <input type="checkbox"/> Abreviada <input checked="" type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	La tramitación de los procedimientos para la concesión de ayudas al transporte, tanto marítimo como aéreo, de mercancías que tenga su origen o destino en las Illes Balears.		
Objetivos que se persiguen	La actualización a los cambios normativos operados desde 1999, tanto en relación con el régimen de las subvenciones públicas como con el procedimiento administrativo común.		
Principales alternativas consideradas	La regulación de esta materia en un real decreto no permite otra opción que la de su actualización.		
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			



Tipo de norma	Real Decreto	
Estructura de la Norma	El proyecto consta de un artículo único, en el que llevan a cabo 11 modificaciones en el Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio y una parte final que incluye una disposición transitoria, una derogatoria y tres disposiciones finales.	
Informes recabados	<p>La norma ha sido elaborada por el Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en Illes Balears. La misma debe ser informada tanto por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, como por el Ministerio de Hacienda y Función Pública, conforme al artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.</p> <p>También se pedirá informe al Gobierno de la Comunidad Autónoma de Illes Balears.</p> <p>Asimismo, se recabará el dictamen del Consejo de Estado.</p>	
Trámite de audiencia	Se llevará a cabo también trámite de audiencia de las organizaciones que agrupen a empresarios y afectados en general.	
ANALISIS DE IMPACTOS		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	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.	
IMPACTO ECONÓMICO Y	Efectos sobre la economía en general.	



PRESUPUESTARIO	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 checked="" type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	<input checked="" type="checkbox"/> implica un gasto: <input 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**

I. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.

La norma proyectada viene a cumplir un objetivo de coordinación a los cambios normativos de los últimos años y al propósito de establecer un régimen de tramitación de expedientes más ágil y efectivo tanto para la Administración como para los beneficiarios de las ayudas al transporte marítimo y aéreo cuyo origen o destino sean las Islas Baleares. El tiempo transcurrido desde la última modificación de la regulación contenida en el Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en Illes Balears, aconseja profundizar en la mejora de los aspectos formales y materiales del procedimiento por el que se otorgan las subvenciones, al objeto de facilitar en la medida de lo posible la actividad de los sectores económicos baleares.

Si bien el Real Decreto 1034/1999 se ha caracterizado por regular un sistema cuyos resultados han permitido atender adecuadamente a sus fines, lo cierto es que en sus aspectos instrumentales ya precisó de determinadas modificaciones que se concretaron en el Real Decreto 101/2002, de 25 de enero.

1. MOTIVACIÓN.

Las razones que justifican la propuesta y la descripción de la situación sobre la que pretende incidir con la aprobación de esta norma obedece necesaria adaptación del régimen que contiene el Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en Illes Balears a los distintos cambios que han tenido lugar en nuestro ordenamiento jurídico en materia de subvenciones, procedimiento administrativo y acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos. En este ámbito se encuentra la aprobación (y en algún caso posteriores reformas) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre,



General de Subvenciones, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. A su vez, la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa ya ha introducido medidas de simplificación administrativa para ciudadanos y empresas en lo que respecta a la firma electrónica, las notificaciones, la publicidad de las subvenciones y la Base de Datos Nacional de Subvenciones.

Por lo que respecta a los establecimientos, las novedades normativas han permitido de que ya se disponga de la información sobre la actividad industrial mediante la aplicación del Real Decreto 559/2010, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Integrado Industrial, sin perjuicio de la competencia de la Comunidad Autónoma para establecer el registro industrial en su territorio. Del mismo modo, un nuevo marco normativo racionaliza el sector artesano a través del Decreto 41/2014, de 5 de septiembre, por el que se establecen los principios generales del procedimiento para obtener la carta de artesano, la carta de maestro artesano, el documento de calificación artesanal y la carta de maestro artesano honorífico, que tiene en cuenta las previsiones de la Directiva 2006/123/CE del parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios del mercado interior.

Asimismo, se contemplan las modificaciones introducidas en el espacio europeo mediante la promulgación del Reglamento (UE) Nº 1407/2013 de la Comisión de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis y que será aplicable hasta 2020. Así, el importe total de las ayudas de minimis concedidas por un estado miembro a una única empresa no excederá de 200.000 euros durante cualquier período de tres ejercicios fiscales. Además, considerando las semejanzas entre la transformación y la comercialización de productos agrícolas y de productos no agrícolas, el citado Reglamento debe aplicarse a la transformación y a la comercialización de productos agrícolas, siempre que se cumplan ciertas condiciones.

Por último, no deja de tener relevancia la necesidad de llevar a cabo los cambios que aconseja la propia experiencia derivada de la aplicación del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio.



Y aparte de las causas anteriores, se trata también de la situación especial que se plantea respecto de la Isla de Formentera en relación con el transporte de mercancías con origen o destino en la misma, que debe realizarse necesariamente a través de la Isla de Eivissa, para lo que se plantea el establecimiento de una compensación que contemple los costes de desplazamiento de las mercancías y bienes entre ambas islas.

Los colectivos afectados por la situación y a las que la norma va dirigida son los sectores de atención preferente relacionados en el artículo 2 del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio:

a) Productos obtenidos de la industria de la madera, corcho, muebles de madera, incluida la madera tratada para su preparación industrial, la madera semielaborada y las piezas de carpintería de fabricación en serie, parqué, estructuras de madera para la construcción, puertas, ventanas, envases y embalajes de madera.

b) Artículos de peletería natural y artificial, aptos para ser utilizados como piezas de vestir o como accesorios de vestido.

c) Calzado, incluido el ortopédico, tanto en serie como artesanal o a medida.

d) Producciones de la industria del cuero, adobo y acabados de cueros y pieles, incluidos los artículos de marroquinería y de viaje confeccionados con cuero.

e) Confección en serie y a medida de todo tipo de piezas de vestir y sus complementos.

f) Artículos de joyería y bisutería, incluidas las perlas artificiales.

g) Productos artesanales que gocen de la calificación correspondiente, otorgada por el gobierno Balear.



h) Productos industriales transformados en las islas, con un valor añadido superior al 20 por 100.

i) Artículos susceptibles de ser utilizados para la nutrición humana, de acuerdo con el establecido en el Código Alimentario Español.

Por lo tanto, parece que el momento actual es una oportunidad para llevar a cabo la propuesta formulada de modificación parcial del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio.

Por último, comoquiera que el propio Régimen Especial Balear se encuentra en revisión y es previsible su próxima tramitación parlamentaria, una posible nueva disposición de real decreto se plantearía como un objetivo posterior.

2. OBJETIVOS.

Con carácter general se mencionan a continuación los siguientes objetivos:

1º) El objetivo prioritario es mantener la respuesta al artículo 138.1 de la Constitución que impone la atención al hecho insular, al efecto de que en los diversos archipiélagos integrados en el territorio nacional se cubran las diferencias derivadas de su situación geográfica respecto del resto del territorio nacional, en materia de desarrollo económico y social.

Este objetivo, por lo que se refiere a Illes Balears se ha cubierto mediante la Ley 30/1998, de 29 de Julio, reguladora del Régimen Especial de Illes Ballears, cuyo artículo 7 dispone el establecimiento de una consignación anual en los Presupuestos Generales del Estado, con la finalidad de compensar el coste efectivo del transporte de mercancías relacionadas con sectores económicos de interés preferente para las islas, derivado de su transporte tanto interinsular como con destino al territorio peninsular y a los Estados Miembros de la Unión Europea y del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo o viceversa.



El cumplimiento de los mandatos anteriormente citados tuvo su concreción en el Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo con origen o destino en Illes Balears, que desarrolló reglamentariamente los aspectos relacionados con la fijación de las correspondientes subvenciones y su otorgamiento, así como el procedimiento administrativo aplicable a las mismas.

2º) Además, se trata de aclarar el contenido de algunos artículos del real decreto, mejorar los trámites administrativos y reducir las cargas administrativas (como son las publicaciones en los artículos 3 y 5, como se señala más adelante), con las mismas garantías jurídicas, en aras a una administración pública más eficaz y eficiente y en coherencia con la compensación de la insularidad.

3º) La futura norma apuesta por la tramitación por medios electrónicos de los procedimientos y haciendo uso de la habilitación que contiene el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en atención a que vienen acreditando que tienen acceso y disponibilidad de los medios electrónicos necesarios, se obliga también a llevar a cabo dicha tramitación por medios electrónicos a las personas físicas.

Esta modificación no supone aumento del gasto.

No obstante, se incorpora como disposición adicional tercera en la modificación del real decreto el contenido de la Disposición adicional 129ª de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2017:

“La limitación establecida en los artículos 1 y 9.3 de este real decreto se entenderá sin efecto siempre que los créditos presupuestarios afectados sean declarados ampliables en las respectivas leyes de Presupuestos Generales del Estado.”

Esta última disposición sí conlleva aumento de gasto debido a que si el crédito es declarado ampliable no se aplicaría el contenido del punto 4 del artículo 9 del real



decreto; éste señala que en el caso de que el total resultante exceda de las disponibilidades presupuestarias consignadas para este fin se efectuará la modificación proporcional de las cantidades obtenidas hasta anular el exceso de gasto.

3. ALTERNATIVAS.

La posible solución alternativa para afrontar la situación que se regula resultaría de la aprobación de una nueva disposición completamente.

Ello, siguiendo las Directrices de Técnica normativa que señalan que, “como norma general, es preferible la aprobación de una nueva disposición a la coexistencia de la norma originaria y sus posteriores modificaciones”.

Sin embargo, en el momento actual es preciso también considerar que el nuevo Estatuto de Autonomía de Illes Balears, aprobado por la Ley orgánica 1/2007, de 1 de marzo, en su disposición transitoria sexta establece que una ley regulará el régimen especial balear que reconocerá el derecho específico y diferencial de su insularidad.

En el marco de esa Ley la Administración General del Estado ajustará su política a la realidad plurinsular de la Comunidad Autónoma de Illes Balears, especialmente en materia de transportes, infraestructuras, telecomunicaciones, infraestructuras, energía, medio ambiente, turismo y pesca.

Así, comoquiera que el propio Régimen Especial Balear se encuentra en revisión y es previsible su próxima tramitación parlamentaria, una posible nueva disposición de real decreto se plantearía como un objetivo posterior.

Por lo tanto, parece prudente y adecuado a esa realidad esperar al medio plazo para elaborar una norma completamente novedosa que regule la compensación al transporte de mercancías con origen o destino en las islas que dé respuesta, en su caso, a los nuevos planteamientos del régimen especial balear.



Por el momento, la modificación parcial del real decreto 1034/1999, de 18 de junio, opción elegida en esta propuesta, resulta idónea en el corto plazo para afrontar la situación y alcanza los objetivos de adecuar la norma a las variaciones legales más importantes haciendo un uso óptimo de las herramientas y los recursos aplicados.

II. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.

1. CONTENIDO.

En este apartado se incluye una descripción del contenido de la propuesta normativa con la siguiente estructura:

- Preámbulo.
- Artículo único: modificación de determinados artículos del Real Decreto 1034/1999.
- Disposición transitoria única.
- Disposición derogatoria única.
- Disposición final primera. Habilitación normativa.
- Disposición final segunda. Título competencial.
- Disposición final tercera. Entrada en vigor.

2. ANÁLISIS JURÍDICO.

La inserción de la propuesta normativa en el ordenamiento jurídico implica analizar la relación con las normas de rango igual o superior directamente relacionada, que serían las siguientes:

1º. El artículo 138 de la Constitución Española, por el cual el Estado garantiza la realización efectiva del principio de solidaridad consagrado en el artículo 2 de la CE, 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.



2º. Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, aprobado por la Ley orgánica 1/2007, de 1 de marzo, en su Disposición transitoria sexta dice que una Ley regulará el régimen especial balear que reconocerá el derecho específico y diferencial de su insularidad.

3º. La Ley 30/1998, de 29 de julio, reguladora del Régimen Especial de las Illes Balears, cuyo artículo 7 dispone el establecimiento de una consignación anual en los Presupuestos Generales del Estado, con la finalidad de compensar el coste efectivo del transporte de mercancías relacionadas con sectores económicos de interés preferente para las islas.

4º. La normativa en materia de subvenciones, constituida por la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

5º. La regulación completa y sistemática de cómo se relacionan externamente las administraciones con los ciudadanos y empresas y de simplificación administrativa, que llevan a cabo la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa.

6º. De carácter específico de la compensación al transporte de mercancías, se encuentra la propia norma modificada en este proyecto, que es el Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Illes Balears.

7º) Orden TAP/2135/2011, de 18 de julio, por el que se regula la obligatoriedad en la presentación de solicitudes y tramitación por medios electrónicos del procedimiento de la compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Illes Balears (BOE 29-07-2011).



En este análisis jurídico se contempla igualmente la justificación del rango formal, y su relación con la Unión Europea, de modo que se hace referencia a la relación que tiene el proyecto normativo con el Derecho de la Unión Europea:

Modificaciones introducidas en el espacio europeo mediante la promulgación del Reglamento (UE) Nº 1407/2013 de la Comisión de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis y que será aplicable hasta 2020.

Sustituye al anterior régimen de minimis, que era el Reglamento (CE) 1998/2006, de la Comisión de Comunidades Europeas, de 15 de diciembre, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado en el ámbito de las ayudas de minimis. El mencionado inicialmente en el Real Decreto 1034/1999 es la Comunicación 96/C 68/06 de la Comisión Europea, publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas nº. 68, de 6 de marzo 1996.

En relación al listado pormenorizado de las normas que quedarán derogadas como consecuencia de la entrada en vigor de la norma, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.1.b) del Real Decreto 1083/2009, cabe señalar que al tratarse de una modificación se estima suficiente indicar que quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo ahora establecido.

3. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.

En este apartado se incluye una descripción de los trámites necesarios en el procedimiento de elaboración de la propuesta.

Entre los trámites que darán lugar a la aprobación definitiva de este real decreto, cabe destacar:

- Propuesta de la Delegación del Gobierno en Illes Balears. Con el fin de posibilitar una participación pública en las fases más tempranas de la elaboración de esta norma, indicar aquí que en la fase inicial se han tenido en cuenta las sugerencias y aportaciones plasmadas por el empresariado en la encuesta anual sobre la calidad



de los servicios que tramitan la gestión del procedimiento de compensación al transporte de mercancías.

- Consulta pública previa sobre el proyecto de norma en el portal web del Ministerio de Fomento.

- Trámite de audiencia a los interesados.

- Informe del Gobierno Balear.

- Informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento.

- Informes del Ministerio de Hacienda y Función Pública, incluida su aprobación previa.

Y petición de dictamen del Consejo de Estado.

- Aprobación definitiva por el Consejo de Ministros.

III. ANÁLISIS DE IMPACTOS.

1. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.

a. Análisis del título competencial: identificación del título prevalente.

En principio, si bien no parece necesario identificar los títulos competenciales específicos de aplicación por el carácter puramente modificativo del Real Decreto 1034/1999, que ya incluyó el correspondiente título competencial, se trata de exponer en la memoria, en coherencia con la redacción de la disposición final correspondiente, el título competencial que fundamentan el proyecto, y que es el 149.1ª.20 CE, que reconoce al Estado la competencia exclusiva sobre tránsito y transporte aéreo y la marina mercante. Y, junto a ello, la conexión directa con el artículo 138.1 de la Constitución Española.



b. Análisis de la participación autonómica y local en la elaboración del proyecto.

El Ministerio de Fomento, como proponente, impulsará la participación de la Comunidad Autónoma en el procedimiento de elaboración de esta disposición.

Asimismo, se mencionarán las consultas realizadas al Gobierno Autonómico en el transcurso de esta tramitación.

2. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO.

a. Impacto económico general.

Este análisis tiene como objeto estudiar las repercusiones en los aspectos económicos, desde una interpretación amplia del término. Junto a las repercusiones de carácter general deberá tenerse especialmente en cuenta los efectos sobre los agentes o colectivos directamente afectados por la propuesta.

Para la identificación de los efectos en el ámbito económico se consideran las siguientes cuestiones:

Tal y como establece el real decreto originario las medidas que se introducen, sin implicar privilegio alguno, coadyudan a corregir las desventajas que para las actividades económicas se derivan del hecho insular, tales como las que afectan al abastecimiento de factores productivos, limitaciones a la industria que impiden la diversificación respecto al sector turístico.

Para conseguirlo se ha optado por establecer respecto de los sectores de atención preferente relacionados, un porcentaje sobre la parte del coste de flete de las mercancías que no supere el correspondiente a un trayecto desde el archipiélago a la península, lo que se complementa con el tratamiento del transporte a las Illes Balears de las mercancías no energéticas susceptibles de ser utilizadas habitualmente y de



manera idónea para obtener para obtener los productos correspondientes a los sectores de atención preferente.

Lo anteriormente expuesto debe procurar unos efectos tendentes a:

- Aumentar la diversificación industrial.
- Promover la viabilidad de las empresas y su efecto sobre el empleo.
- En relación con la economía europea y otras economías, tratar de colocar en una posición de mayor igualdad a las empresas de baleares con sus competidoras continentales.
- Facilitar el comercio con otros países y estimular la internacionalización de las empresas baleares.
- Aumentar la oferta de bienes a disposición de los consumidores baleares y su capacidad de elección.
- Inducir positivamente una bajada en los precios de los productos en las islas.

b. Impacto presupuestario

Impacto en los Presupuestos Generales del Estado

El artículo 7 de la Ley 30/1998, de 29 de julio, del Régimen Especial de las Illes Balears, prevé como medida correctora de los efectos de la insularidad en las islas el establecimiento de una consignación anual en los presupuestos Generales del Estado para financiar un sistema de compensaciones al transporte marítimo y aéreo de mercancías interinsular o entre el archipiélago y la península.

El análisis del impacto presupuestario, por lo tanto, no se limita a los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio en vigor; abarca también sus efectos sobre los ejercicios anteriores y siguientes al actual.

Cabe señalar que en los cinco últimos ejercicios 2012 a 2016 se agotaron las disponibilidades presupuestarias correspondientes a la Sección 17 del Ministerio de Fomento, Programa 441P. Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías, del subconcepto 478.02 de Illes Balears.



En ese escenario se ha venido aplicando el contenido del punto 4 del artículo 9 del real decreto que señala que en el caso de que el total resultante exceda de las disponibilidades presupuestarias consignadas para este fin se efectuará la modificación proporcional de las cantidades obtenidas hasta anular el exceso de gasto.

Sin embargo, a partir de la convocatoria de 2017, con motivo de la mencionada disposición adicional 129ª de la Ley de PGE-2017 tal limitación se entenderá sin efecto siempre que los créditos presupuestarios afectados sean declarados ampliables en las respectivas leyes de Presupuestos Generales del Estado.

Por lo tanto, el previsible impacto sobre los presupuestos generales del Estado no deviene de la modificación propuesta de real decreto sino de la aplicación de la normativa de rango superior y la adecuación a la misma.

Impacto presupuestario en la Comunidad Autónoma.

El real decreto originario y la presente modificación propuesta no suponen para la Comunidad Autónoma de Illes Balears y/o Entidades Locales gasto alguno ni posible impacto presupuestario.

- Además de lo anterior, el **impacto económico** de la futura regulación ha de ser positivo en tanto que estas ayudas permiten superar los costes de transporte que genera la insularidad de Baleares. Unas ayudas cuyo desglose por sectores estos últimos años es el siguiente:

A) Por el número de beneficiarios.

DESCRIPCIÓN	CONVOCATORIA						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017 PROPUESTA	2018 PROYECCIÓN
MADERA	86	81	77	74	73	78	
PELETERIA	0	0	0	1	0	0	



CALZADO	29	32	30	30	34	31	
MARROQUINERIA	1	1	1	1	1	1	
CONFECCIÓN	3	3	2	2	2	3	
BISUTERIA	15	13	11	12	12	11	
ARTESANALES	1	1	0	0	0	0	
INDUSTRIALES V.A.>20%	158	136	140	130	136	137	
RESIDUOS INTERISLAS	0	0	0	0	1	1	
NUTRICIÓN	39	39	38	34	39	44	
TOTALES	332	306	299	284	298	306	+300

B) Y por el importe de las subvenciones percibidas (en euros):

DESCRIPCIÓN	2012	2013	2014	2015	2016	2017 PROPUESTA CON CRÉDITO AMPLIABLE	2018 PROYECCIÓN NUEVOS PORCENTAJES
MADERA	158.237	124.448	132.291	201.139	248.929	357.485	
PELETERIA	0	0	0	113	0	0	
CALZADO	138.991	146.902	106.625	176.480	202.700	288.011	
MARROQUINERIA	643	812	1.330	2.619	1.498	2.252	
CONFECCIÓN	11.827	7.799	4.098	3.767	3.750	8.384	
BISUTERIA	31.001	28.685	28.043	53.717	58.594	71.302	
ARTESANALES	203	182	0	0	0	0	
INDUSTRIALES V.A.>20%,	752.142	514.556	493.955	818.808	820.100	1.003.846	
RESIDUOS INTERISLAS	0	0	0	0	2.231	7.545	
NUTRICIÓN	389.457	335.543	376.798	513.356	432.199	618.192	
TOTALES	1.482.502	1.158.927	1.143.140	1.770.000	1.770.000	2.357.018	5.000.000

- 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.

Entre los cambios que se efectúan destaca la reducción de las publicaciones previstas en los artículos 3 y 5, al suprimirse las publicaciones en “los diarios de mayor circulación de las islas” de las listas de artículos que cumplen los requisitos para acogerse a la bonificación de la norma y de las modificaciones del porcentaje de aumento de valor de las tareas de transformación de los productos. Hoy se considera suficiente y adecuada la publicidad que proporciona el Boletín Oficial del Estado.

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 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.

La cuantificación de estas cargas resulta compleja, pero si se dan por buenos los datos ofrecidos por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas en octubre de 2014, en la presentación de sus planes de impulso a la Administración electrónica, cada expediente tramitado electrónicamente supone un coste de 5 euros frente a los 80 euros de la tramitación presencial, bastaría ver el número de expedientes que figura en el cuadro anterior para calcular un ahorro que si se cifra en torno a los 300 cada año habría sido de más alrededor de 22.500 euros.



Todo ello sin olvidar que la subvención está justificada por las desventajas competitivas a las que se enfrenta el sector industrial balear derivadas de su fragmentación territorial o doble insularidad. Y es que la subvención constituye una ayuda de vital importancia para un sector crucial para la economía balear, que genera empleo cualificado, y es esencial para la subsistencia de la actividad productiva y de transformación balear 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 y de discapacidad**, el nuevo real decreto no tiene afección sobre los mismos.