



IPN/CNMC/020/18 E IPN/CNMC/021/18 PROYECTOS DE ÓRDENES MINISTERIALES POR LAS QUE SE DETERMINAN PARA EL AÑO 2017 LOS COSTES TIPO APLICABLES A LOS COSTES SUBVENCIONABLES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y AÉREO CON ORIGEN O DESTINO EN LAS ISLAS CANARIAS REGULADOS EN LOS REALES DECRETOS 170/2009 (MERCANCÍAS INCLUIDAS EN EL ANEXO I DEL TFUE) Y 362/2009 (MERCANCIAS NO INCLUIDAS EN EL ANEXO I DEL TFUE)

30 de agosto de 2018

Índice

I.	ANTECEDENTES	3
II.	CONTENIDO	5
III.	VALORACIÓN	7
III.1	Observaciones generales	7
III.2	Observaciones particulares	9
	<i>III.2.1 Falseamiento del efecto incentivador de la medida</i>	9
	<i>III.2.2 Verificación de la no acumulación con otro tipo de ventajas en los productos agrícolas</i>	10
	<i>III.2.3 Resultados derivados de la determinación de los costes tipo</i>	11
IV.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	12

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME RELATIVO A LOS PROYECTOS DE ÓRDENES MINISTERIALES POR LAS QUE SE DETERMINAN PARA EL AÑO 2017 LOS COSTES TIPO APLICABLES A LOS COSTES SUBVENCIONABLES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y AÉREO CON ORIGEN O DESTINO EN LAS ISLAS CANARIAS REGULADOS EN LOS REALES DECRETOS 170/2009 (MERCANCÍAS INCLUIDAS EN EL ANEXO I DEL TFUE) Y 362/2009 (MERCANCIAS NO INCLUIDAS EN EL ANEXO I DEL TFUE)

CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA

IPN/CNMC/020/18 e IPN/CNMC/021/18

Presidente

D. José María Marín Quemada

Consejeros

D^a. María Ortiz Aguilar

D^a. Clotilde de la Higuera González

D^a. María Pilar Canedo Arrillaga

Secretario del Consejo

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 30 de agosto de 2018

Vista la solicitud de informe del Ministerio de Fomento en relación con los Proyectos de Órdenes Ministeriales (PPOOMM) de referencia, que tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) el 17 de julio de 2018 en ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 5.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, así como el art. 11.1 de la Ley 15/2007 de 3 de julio, de defensa de la competencia, acuerda emitir el presente informe conjunto.

I. ANTECEDENTES

El sistema de compensaciones al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias tiene como finalidad compensar los sobrecostes que experimenta el tráfico de productos como consecuencia de la lejanía de las islas de la Península y de la Unión Europea.

En el Derecho de la UE, el artículo 349 del TFUE prevé un tratamiento especial a las regiones ultraperiféricas, entre las que se encuentran las Islas Canarias. El Reglamento (UE) 1303/2013¹, que regula de forma general los Fondos Europeos, prevé una dotación adicional para las regiones ultraperiféricas. Esta dotación se concreta, por un lado, en el Reglamento (UE) 1301/2013, relativo al FEDER, que prevé compensar, entre otras cosas, los gastos adicionales que se ocasionan en los servicios de transporte de mercancías no incluidas en el Anexo I TFUE; y por otro, en el Reglamento (UE) 228/2013, por el que se establecen medidas específicas en el sector agrícola de las regiones ultraperiféricas, que prevé ayudas para compensar los costes adicionales al transporte de dichos productos.

En el Derecho nacional, el artículo 138.1 de la Constitución Española prevé que *“El Estado garantiza la realización efectiva del principio de solidaridad consagrado en el artículo 2 de la Constitución, 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.”*

El artículo 7 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, prevé una consignación anual en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado, referida al año natural, para financiar este sistema de compensaciones que permita abaratar el coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías interinsular y entre las islas Canarias y la península, así como la concreción reglamentaria del sistema.

Las sucesivas Leyes de presupuestos generales del Estado han ido estableciendo las consignaciones presupuestarias requeridas, pero también, por medio de disposiciones adicionales y finales, han ido modificando la regulación de la compensación, especialmente en cuanto a los límites y la retroactividad de las previsiones. Hasta la LPGE 2017, existía la prohibición de no superar la cuantía consignada en el presupuesto anual. Si el total de los gastos subvencionables la superaba, se prorrateaba entre los beneficiarios. En la citada LPGE se elimina este límite siempre que los créditos afectados sean declarados ampliables, como así ha ocurrido en las LPGE 2017 y 2018².

Los aspectos específicos de las subvenciones al transporte vienen recogidos en el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero y en el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo, relativos, respectivamente, a las mercancías incluidas y

¹ Reglamento (UE) n ° 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) n ° 1083/2006 del Consejo. Art. 92.

² Anexo II, Segundo, tanto en LPGE 2017, como en LPGE 2018.

mercancías no incluidas en el Anexo I TFUE. Las características esenciales de dicha reglamentación son las siguientes:

- Lista cerrada de costes subvencionables³: flete, coste de manipulación de la mercancía, tasas de seguridad y aeroportuarias y recargo por incremento del coste del combustible.
- Coste tipo como límite de la compensación: definido como la *suma de las medias de los costes subvencionables para el trayecto marítimo Canarias-Cádiz y para el trayecto aéreo Canarias-Adolfo Suárez-Madrid Barajas*.
- Se contemplan unidades de transporte utilizadas habitualmente (contenedor, plataforma, metro lineal de remolque, tonelada).
- Tradicionalmente, solo se subvenciona un porcentaje de los costes subvencionables: en 2009 era del 50%, en 2011 sube al 70%, y en 2017 se elimina el límite ya que se aumenta la financiación hasta el 100% de los costes subvencionables; en 2018, además, se establece el carácter retroactivo de la compensación a 1 de enero de 2016.

II. CONTENIDO

Los PPOOMM objeto de este informe determinan para el año 2017 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables como compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías industriales (no incluidas en el Anexo I TFUE) y agrícolas (incluidas en el Anexo I TFUE).

En ambos casos se ha remitido una parte expositiva con un artículo único que contiene el objetivo de determinación de los costes tipo, una disposición final única que establece su entrada en vigor y un anexo que contiene las cuantías en las que quedan fijados los costes tipo para los transportes marítimos y aéreos con origen o destino en las Islas Canarias, realizados en 2017. Además, se incluye la MAIN y un Informe realizado por la empresa pública “Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.” (INECO) en el que se determinan los costes tipo para 2017 en el transporte de mercancías interinsular en las Islas Canarias y entre éstas y la Península.

Según se indica en la MAIN, no se espera ningún tipo de afectación en la estructura de precios del mercado, ni en la productividad, estructura productiva, empleo, competitividad o consumidores, más allá del efecto compensatorio, ya que el único objetivo de la disposición es evitar la sobrecompensación. En cuanto al impacto presupuestario, el organismo promotor calcula un gasto de 33,5 M€

³ Para el caso específico de los productos agrícolas, el Real Decreto 170/2009, prevé el coste del alquiler, en su caso, de las plataformas frigoríficas rodantes, contenedores frigoríficos u otras unidades de transporte de productos perecederos.

para las mercancías no incluidas y de 23,5M€ para las mercancías incluidas en el Anexo I TFUE.

La metodología empleada por INECO para el cálculo de los costes tipos cuenta con las siguientes fases: I. Identificación de los operadores independientes representativos. II. Contacto con las citadas empresas para recabar la información sobre costes. III. Análisis comparado de la información recabada sobre los costes aplicados en 2017 y los costes tipo establecidos para los transportes efectuados en 2016, por medio de la definición de una operación de carga estándar. Con ello se determinan los costes tipo para cada trayecto y para cada unidad de carga utilizada (kilos de mercancía transportada en el aéreo; y kilos, metro lineal de la plataforma, o contenedor teus 40´ (pies) y teus 20´ (pies) en el marítimo), a partir de la suma de las medias de los conceptos subvencionables.

La metodología utilizada propone mantener los límites vigentes para aquellos trayectos y unidades de carga para los que se den las siguientes circunstancias:

- Para aquellos trayectos y unidades de carga en los que las desviaciones no superen el 5%, por no considerarse significativa la variación como para justificar una modificación del coste tipo.
- En el caso de desviaciones al alza, cuando para los transportes realizados en el año 2016 los costes tipo se han aplicado a menos del 80% de las solicitudes presentadas.
- En el caso de desviaciones a la baja, cuando los costes tipo se han aplicado a más del 80% de las solicitudes presentadas.
- Cuando no se hayan producido solicitudes para ese trayecto y unidad de transporte correspondientes a la anualidad 2016.

La **propuesta** formulada para el caso de los productos no incluidos en el Anexo I TFUE (productos industriales) es la siguiente:

- Aumentar en un 11% el coste tipo establecido en 2017 (para los transportes realizados en 2016) para el transporte aéreo en el trayecto Gran Canaria – Fuerteventura.
- Aumentar en un 11% el coste tipo establecido en 2017 (para los transportes realizados en 2016) para el transporte aéreo en el trayecto Gran Canaria – Lanzarote.
- Aumentar en un 10% el coste tipo establecido en 2017 (para los transportes realizados en 2015) para el transporte aéreo en el trayecto Gran Canaria – Tenerife.

- Disminuir en un 9% el coste tipo establecido en 2017 (para los transportes realizados en 2016) para el transporte marítimo por metro lineal en el trayecto Lanzarote - Fuerteventura.
- Aumentar en un 9% el coste tipo establecido en 2017 (para los transportes realizados en 2016) para el transporte marítimo por metro lineal en el trayecto Lanzarote - La Palma.
- En el resto de las rutas aéreas, y en el resto de relaciones marítimas y unidades de transporte, se propone mantener los mismos costes tipo publicados en 2017 que se fijaron en 2016.

La propuesta formulada para el caso de los productos incluidos en el Anexo I TFUE (productos agrícolas):

- Disminuir en un 9% el coste tipo establecido en 2017 (para los transportes realizados en 2016) para el transporte marítimo por metro lineal entre Lanzarote y Fuerteventura.
- Aumentar en un 37% el coste tipo establecido en 2017 (para los transportes realizados en 2016) para el transporte marítimo por kg entre Tenerife y Fuerteventura.
- Aumentar en un 23% el coste tipo establecido en 2017 (para los transportes realizados en 2016) para el transporte marítimo por kg entre Tenerife y La Gomera.
- Aumentar en un 20% el coste tipo establecido en 2017 (para los transportes realizados en 2016) para el transporte aéreo por kg entre Gran Canaria y La Palma.
- Aumentar en un 20% el coste tipo establecido en 2017 (para los transportes realizados en 2016) para el transporte aéreo por kg entre Gran Canaria y Tenerife.
- En todas las rutas aéreas, y en el resto de relaciones marítimas y unidades de transporte, se propone mantener los mismos costes tipo establecidos en 2017 (para los transportes realizados en 2016).

III. VALORACIÓN

III.1 Observaciones generales

Este régimen de ayudas ha sido objeto de análisis en varias ocasiones⁴ por parte de la CNMC. La valoración realizada ha presentado tradicionalmente un doble

⁴ Entre otros, [IPN/CNMC/016/17](#), [IPN/CNMC/011/16](#), [IPN/CNMC/014/15](#) o [IPN/DP/0012/14](#).

enfoque: por un lado, un juicio sobre la legalidad de la medida desde la óptica del cumplimiento de la normativa de la UE sobre ayudas de Estado; por otro, la racionalidad del diseño de la medida de cara a conseguir los fines que pretende.

Desde la perspectiva de este enfoque, este régimen de ayudas sigue planteando a la CNMC una serie de observaciones y sugerencias similares a las planteadas en anteriores informes (necesidad de evaluación, disminución del efecto incentivador, limitaciones en la metodología empleada, procedimiento competitivo para el encargo del estudio...).

Muy resumidamente, respecto a la estimación de los **costes**, esta CNMC indicaba que éstos deberían establecerse en función de una **referencia a una empresa gestionada de manera eficiente** en lugar de basarse en el coste medio ponderado de los operadores.

Aunque los que declaran los costes (los operadores de transporte) no coincidan con los beneficiarios directos (las empresas que remiten o expiden mercancías), se desprenden impactos negativos sobre la eficiencia y la competencia al establecer los costes tipo en función de un coste medio ponderado.

Si se optara por una referencia de una empresa gestionada de manera eficiente, se tendería a reducir el importe recibido por el beneficiario final, que tendría por tanto más incentivos a contratar con los operadores de transporte más eficientes, sean estos de carga o de pasajeros. De esta manera, se generarían efectos procompetitivos en el sector beneficiario directo de las ayudas, pero también en el sector del transporte.

En líneas generales, estas recomendaciones no han sido atendidas y no se han justificado las razones para no tomarlas en consideración. Sin perjuicio de remitirnos a las recomendaciones ya realizadas sobre estas cuestiones, existen **aspectos que se estima necesario reseñar adicionalmente.**

Respecto al cumplimiento de la normativa de ayudas de Estado, ambos regímenes de ayudas fueron objeto de notificación a la Comisión Europea en 2009⁵. Tras dicha notificación, la Comisión declaró que la ayuda era compatible con el mercado interior por ser necesaria para el desarrollo regional de un territorio ultra periférico (cumpliéndose las condiciones del artículo 107.3 del TFUE).

A título informativo, cabe aclarar que en el año 2014 las ayudas fueron objeto de nuevo de control por las autoridades europeas, si bien solo los productos agrícolas fueron objeto de notificación a la Comisión Europea ([SA 38654](#)) –a diferencia de lo ocurrido en 2009–, mientras que las ayudas a productos

⁵ No obstante, un régimen de subvención similar viene aplicándose a las islas desde 1982.

industriales fueron objeto de mera comunicación a posteriori ([SA 40195](#)), siendo en ambos casos el periodo de vigencia de 2014 a 2019.

De cara a su adecuación a la normativa comunitaria de ayudas de Estado, en opinión de esta CNMC existen diferentes aspectos de especial interés: el ajuste a la regla del efecto incentivador si las ayudas presentan –como novedad– carácter retroactivo, tal y como se ha decidido introducir en 2018, y la verificación de la no acumulación de las ayudas con otro tipo de ventajas económicas.

Por otro lado, es clave que además de respetar la normativa sobre ayudas de Estado, se analice su diseño. El mismo debe respetar los principios de necesidad, proporcionalidad y mínima restricción competitiva, principios de obligado cumplimiento⁶ en nuestro ordenamiento jurídico. Es precisamente sobre la racionalidad del diseño de la medida para conseguir los fines perseguidos, donde debe acreditarse que, si la medida está bien diseñada y la compensación se adecua a los costes adicionales sufridos, es posible que las empresas compitan en la medida de lo posible de acuerdo a sus méritos y a su eficiencia (independientemente de su localización geográfica). Es ahí donde la evaluación ex ante y ex post de la medida debe jugar un papel clave.

En definitiva, existen tanto aspectos tradicionalmente no modificados (para cuya valoración nos remitimos a los informes señalados) como otros más novedosos que son susceptibles de mejora desde la óptica de promoción de la competencia y regulación económica eficiente, y que pasamos a exponer en las observaciones particulares.

III.2 Observaciones particulares

III.2.1 Falseamiento del efecto incentivador de la medida

El hecho de que los costes subvencionables se reconozcan a ejercicio vencido aumenta el riesgo de que los fondos se contemplen como subvenciones sin conexión con la actividad, desdibujando el efecto incentivador de aquellas y vinculándolo en la práctica a una tendencia permanentemente alcista.

Cabe recalcar que las ayudas analizadas en este informe han ido elevando los porcentajes de los costes subvencionables en los últimos años: en 2009 era del 50%, en 2011 sube al 70%, y en 2017 se elimina todo límite ya que se aumenta la financiación hasta el 100% de los costes subvencionables.

⁶ En especial, el art. 4 Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público, el art. 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las AA.PP. y el art. 5 Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado. En relación con las ayudas públicas, el art. 8.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Por otro lado, en la LPGE de 2018⁷, además, se ha decidido establecer el carácter retroactivo de la compensación a 1 de enero de 2016.

Estos cambios deberían contar con la fundamentación adecuada para llevarse a cabo sin perjuicio de que la Comisión Europea autorizara a llegar hasta el 100% de los costes subvencionables, sobre todo teniendo en cuenta que se implanta el carácter retroactivo de la medida, elemento que, por naturaleza, no casa con la generación de un efecto incentivador porque no va a provocar un cambio de comportamiento en el beneficiario.

En este sentido, la CNMC viene insistiendo en la importancia de comprobar en qué medida los consumidores y clientes directos de los operadores se están beneficiando de la reducción de costes propiciada por la ayuda. En caso de apreciarse estabilidad o aumento de precios tras haber recibido la subvención, ello podría estar indicando escenarios donde la competencia pudiera estar falseada. Por otro lado, sería pertinente analizar el impacto de las ayudas sobre la competencia entre los propios beneficiarios. Del estudio de costes se aprecian segmentos de concentración y pocos cambios en cuanto a la ordenación de las empresas por tamaño o a la aparición de nuevos operadores⁸.

Sin embargo, ninguna de estas consideraciones parece haberse tenido en cuenta para introducir los cambios señalados.

III.2.2 Verificación de la no acumulación con otro tipo de ventajas en los productos agrícolas

La última decisión adoptada por la Comisión Europea en relación con los productos agrícolas tuvo lugar en 2014⁹, si bien se expresaba en términos similares a la realizada en 2009. En lo que se refiere a los productos agrícolas, se indicaba que la ayuda no podía acumularse con otras ayudas al transporte, sobre todo las del régimen específico de abastecimiento y de comercialización fuera de su región de producción, aprobados con el programa general POSEI¹⁰ para las Islas Canarias y modificado sucesivamente en aplicación de las disposiciones del Reglamento (CE) 247/2006 del consejo, derogado por el

⁷ En su DA 148^a (Subvenciones al transporte de mercancías) señala que “*Los porcentajes establecidos en los apartados uno y tres de la disposición adicional centésima vigésima novena de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, relativa a las subvenciones al transporte de mercancías en las Comunidades Autónomas insulares y Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, serán de aplicación a transportes realizados desde el 1 de enero de 2016.*”

⁸ Ya en el [IPN 40/10](#), la extinta CNC propuso contemplar ayudas extra para empresas que no estuvieran presentes en el mercado, incrementando así el efecto incentivador.

⁹ Ayuda SA 38654 3/6/2014.

¹⁰ Programmes of Options Specifically Relating to Remoteness and Insularity.

Reglamento (UE) 228/2013, por el que se establecen medidas específicas en el sector agrícola en favor de las regiones ultra periféricas de la Unión.

Sin embargo, a pesar de esta indicación, ni el Real Decreto 170/2009 que regula las ayudas a productos agrícolas ni el borrador de Orden Ministerial propuesto incluyen expresamente esta regla de prohibición de acumulación.

En el artículo 15 del RD mencionado se precisa el importe de las subvenciones concedidas en ningún caso podrá ser de tal cuantía que, aisladamente o en concurrencia con subvenciones o ayudas de otras Administraciones públicas o entes públicos o privados, nacionales o internacionales, supere el coste del transporte. Es decir, contempla la potencial acumulación con otras ayudas, sin excluir las ayudas anteriormente referidas (POSEI).

Se recomienda por ello que se incluya una mención en la normativa, de manera que se afirme dicha prohibición de forma clara y terminante. De igual modo, se solicitan al Ministerio las medidas que, en su caso, se hayan puesto en marcha para verificar esta exigencia, debiendo establecerse de forma efectiva en caso de no haberse producido.

III.2.3 Resultados derivados de la determinación de los costes tipo

Se puede constatar que los datos ofrecidos por los operadores (reflejados en informe INECO) presentan una **tendencia generalizada al aumento de costes** en aquellos supuestos de rutas que efectivamente han presentado variaciones:

- Transporte aéreo:
 - Especialmente en los productos agrícolas se propone incrementar el coste tipo por kg en un 37% en el trayecto Tenerife-Fuerteventura, el 23% entre Tenerife-La Gomera y el 20% en la ruta Gran Canaria-Tenerife.
 - En lo que se refiere a los productos industriales, existen igualmente algunas variaciones al alza, pero de menor cuantía. Por ejemplo, la ruta Gran Canaria-Tenerife aumenta un 10% la propuesta de ajuste.
- Transporte marítimo:
 - Se producen muy escasas variaciones, al alza solo en la ruta Lanzarote-La Palma del 9%.

Con independencia de lo señalado en años anteriores, que es perfectamente aplicable al caso actual, interesa recalcar además dos circunstancias de cara a su propuesta de mejora.

En primer lugar, el estudio de costes realizado por la empresa INECO no se pronuncia acerca de si los datos que ofrecen los operadores están justificados y

si esta justificación deriva de factores exógenos o endógenos. Dicho de otro modo, no cuestiona si existen circunstancias en el funcionamiento del propio mercado (subidas de tasas o de materias primas...) que apoyarían estas alzas producidas.

En segundo lugar, no se acierta a comprender, con los datos de lo que se dispone por esta CNMC, la racionalidad de que en ciertas rutas se produzcan variaciones muy relevantes (de hasta el 37% en los costes) si el producto es agrícola y en cambio variación nula cuando el producto es industrial¹¹. Ello no quiere decir que no pueda haber una causa que lo explique, pero sí que al menos intuitivamente el estudio de costes debiera pronunciarse al respecto ofreciendo información justificativa.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Este régimen de ayudas ha sido objeto de análisis en varias ocasiones por parte de la CNMC. La valoración realizada ha presentado tradicionalmente un doble enfoque: por un lado, un juicio sobre la legalidad de la medida desde la óptica del cumplimiento de la normativa de la UE sobre ayudas de Estado; por otro, la racionalidad del diseño de la medida de cara a conseguir los fines que pretende.

Respecto a la estimación de **los costes, esta CNMC ha venido recomendando en informes anteriores que deben establecerse en función de una referencia a una empresa gestionada de manera eficiente** en lugar de basarse en el coste medio ponderado de los operadores.

Si se optara por una referencia de una empresa gestionada de manera eficiente, se tendería a reducir el importe recibido por el beneficiario final, que tendría por tanto más incentivos a contratar con los operadores de transporte más eficientes, sean estos de carga o de pasajeros. De esta manera, se generarían efectos pro competitivos en el sector beneficiario directo de las ayudas, pero también en el sector del transporte.

Sin perjuicio de remitirnos a las recomendaciones ya realizadas sobre estas cuestiones en informes anteriores, existen **aspectos que se estima necesario reseñar adicionalmente:**

- El hecho de que los **costes subvencionables se reconozcan a ejercicio vencido** aumenta el riesgo de que los fondos se contemplen como subvenciones sin conexión con la actividad, **desdibujando el efecto incentivador** de aquellas y vinculándolo en la práctica a una tendencia

¹¹ Por ejemplo, ocurre en las rutas Tenerife-La Gomera y Tenerife-Fuerteventura.

permanente alcista, agravada por el efecto retroactivo decidido en 2018.

- El Real Decreto 170/2009 que regula las ayudas a productos agrícolas o el borrador de Orden Ministerial analizado deberían incluir una mención a la regla de **prohibición de acumulación con otro tipo de ventajas en los productos agrícolas**, sobre todo teniendo en cuenta que en la actualidad se permite llegar hasta el 100% de los costes subvencionables solo utilizando uno de los tipos de ayudas existentes.
- Los datos ofrecidos por los operadores presentan una **tendencia generalizada al aumento de costes** en los supuestos en que han sufrido variaciones. Se considera **necesario que el estudio de costes presente información justificativa además de la meramente descriptiva** de las razones que amparan las mismas.

