

## **IPN 40/10. PRDs COMPENSACIÓN TRANSPORTE MERCANCÍAS ISLAS CANARIAS**

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC), en su reunión de 7 de abril de 2010 ha aprobado el presente informe relativo a sendos Proyectos de Real Decreto: por un lado, el *Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del TCE con origen o destino en las Islas Canarias*; por otro, el *Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el RD 362/2009, de 20 de marzo, 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*.

Dicho informe se aprueba en ejercicio de las competencias consultivas en relación con los proyectos y proposiciones de normas que afecten a la competencia, que le atribuye el artículo 25.a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

La solicitud de informe fue remitida por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento y se recibió en la CNC en fecha 12 de marzo de 2010, solicitándose la emisión de informe a la mayor brevedad posible.

### **I. ANTECEDENTES**

El artículo 349 del TFUE define a las Islas Canarias como una región ultraperiférica dado que su situación estructural social y económica se caracteriza por una serie de factores persistentes que constituyen una desventaja estructural de la región, a saber, su insularidad, su distancia a los principales mercados de oferta y demanda, la fragmentación territorial, la escasez de recursos propios y la dependencia económica de un reducido número de productos. Estas desventajas estructurales pueden agruparse en tres categorías:

1. la excesiva distancia entre proveedores y mercados finales.
2. la limitación y fragmentación del mercado interior que frena los movimientos entre islas y obstaculiza también el desarrollo interno de economías de escala.
3. la falta de recursos propios, fundamentalmente de recursos naturales básicos para efectuar las operaciones de manufactura (agua y energía, entre otros).

Estas desventajas han justificado tradicionalmente la concesión de ayudas al transporte. Las dos normas nacionales que regulan esta cuestión en la actualidad son el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre

compensación al transporte marítimo y aéreo de *mercancías incluidas en el anexo I* del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias y Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de *mercancías no incluidas en el anexo I* del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea<sup>1</sup>.

En ambas normas estatales (RD 179/2009 y RD 362/2009) se establece un sistema de compensaciones sobre el transporte en diferentes direcciones que permite abaratar el coste efectivo del transporte de mercancías entre las Islas Canarias, entre éstas y el resto de España, el efectuado entre aquéllas y los países integrantes de la UE y, en los casos que expresamente se determine, entre el resto de España y las Islas.

Éste era el régimen vigente hasta que el Gobierno de la Nación aprobó el Acuerdo de Consejo de Ministros de 9 de octubre de 2009 en el que se aprueba una *Estrategia Integral para la Comunidad Autónoma de Canarias* que incluye 100 medidas a realizar con anterioridad al año 2020. Entre las mismas se encuentra el incremento gradual de las subvenciones al transporte con el fin de que el actual límite del 50% alcance el 70 %.

## II. CONTENIDO

El PRD que modifica el RD 170/2009 de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de *mercancías incluidas en el anexo I* del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias, consta de un preámbulo, dos artículos, dos disposiciones transitorias y dos disposiciones finales.

Por su parte, el PRD que modifica el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de *mercancías no incluidas en el anexo I* del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias, consta de un preámbulo, dos artículos, una disposición transitoria y dos disposiciones finales.

### **A) Cambios introducidos en el RD 170/2009 (mercancías incluidas en el anexo I del antiguo TCE):**

---

<sup>1</sup> Dentro de las mercancías incluidas en el Anexo I TCE están los productos agrícolas, a excepción del plátano; las plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco, y el transporte de piensos y productos para la alimentación del ganado desde el resto de España a las Islas Canarias. Dentro de las no incluidas están los productos originarios o transformados en Canarias; los insumos (materias primas y productos intermedios), necesarios para la producción de los productos del apartado anterior, siempre que no se fabriquen en Canarias; y el petróleo y sus derivados, originarios o transformados en Canarias.

En el nuevo art. 3 se introduce como subvencionable también el transporte aéreo (con anterioridad sólo se contemplaba el transporte marítimo) y se eleva la intensidad de ayuda hasta el 70 por 100 de los costes subvencionables (frente al 50 por 100 de la anterior regulación). Para llevar a la práctica esta modificación se establece una aplicación progresiva en tres años (2009-2011) hasta llegar a esa cifra:

*Art. 3 Compensación al transporte de productos originarios de las islas Canarias o transformadas en éstas*

*“1. El transporte marítimo y **aéreo** interinsular o con destino al resto de España de productos agrícolas originarios de las Islas Canarias, a excepción del plátano, gozará de una compensación de hasta **el 70 por 100** de los costes regulados en el artículo 6<sup>2</sup>, con la limitación recogida en su apartado 4<sup>3</sup>. Este límite del 70 por 100 se aplicará de forma progresiva para cada ejercicio, de acuerdo con los porcentajes establecidos en el apartado 3 de este artículo.*

*El transporte de estos productos con destino al resto de los países de la Unión Europea disfrutará también de una compensación de hasta el 70 por 100 de los costes regulados en el artículo 6, estando limitada dicha compensación, en todo caso, al coste tipo calculado para el tráfico marítimo entre Canarias y Cádiz, si se trata de transporte marítimo, y entre Canarias y Madrid, si se trata de transporte aéreo. Este límite del 70 por 100 se aplicará de forma progresiva*

---

<sup>2</sup> El coste del transporte de las mercancías a que se refieren los artículos 3 y 4 incluirá los siguientes conceptos:

- a. Flete.
- b. Costes de manipulación de la mercancía en los puertos o aeropuertos de origen y destino.
- c. Tasas portuarias/aeroportuarias aplicadas a las mercancías transportadas, tanto en puertos/aeropuertos de origen como en los de destino.
- d. Tasas de seguridad si las hubiera.
- e. Recargo por incremento del coste del combustible (BAF), cuando se aplique.
- f. Costes de alquiler, en su caso, de las plataformas frigoríficas rodantes, contenedores frigoríficos u otras unidades de transporte de productos perecederos.

A efectos de delimitar la cantidad máxima subvencionable se elaborarán anualmente costes tipo para el tráfico interinsular y para el trayecto Canarias-Cádiz, en el caso del tráfico marítimo, y Canarias-Barajas, para el aéreo, referidos a la suma de las medias de los conceptos a los que se refiere el apartado anterior.

<sup>3</sup> Esta limitación se refiere a que en el caso de que los costes de transporte acreditados por los solicitantes de la subvención fuesen superiores al correspondiente al coste tipo fijado, se considerará como base subvencionable el valor resultante de aplicar el coste tipo.

*para cada ejercicio, de acuerdo con los porcentajes establecidos en el apartado 3 de este artículo.*

*2. El transporte marítimo y aéreo interinsular o con destino al resto de España de plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco, originarios de las Islas Canarias en los términos previstos en el artículo 5 gozará de una compensación de **hasta el 70 por 100** de los costes regulados en el artículo 6, con la limitación recogida en su apartado 4. Este límite del 70 por 100 se aplicará de forma progresiva para cada ejercicio, de acuerdo con los porcentajes establecidos en el apartado 3 de este artículo.*

*El transporte de estos productos con destino al resto de los países de la Unión Europea disfrutará también de una compensación de **hasta el 70 por 100** de los costes regulados en el artículo 6, estando limitada dicha compensación, en todo caso, al coste tipo calculado para el tráfico entre Canarias y Cádiz, si se trata de transporte marítimo, y entre Canarias y Madrid, si se trata de transporte aéreo.*

*Estas compensaciones se limitarán a los productos que se relacionan en el anexo I<sup>4</sup> de este Real Decreto.*

*3. El límite máximo del 70 por 100, fijado en los apartados anteriores, se aplicará progresivamente de la siguiente forma:*

- a) para los transportes realizados en el año 2009: hasta el 60 por 100*
- b) para los transportes realizados en el año 2010: hasta el 65 por 100*
- c) para los transportes realizados en el año 2011 y sig: hasta el 70 por 100”*

Respecto al art. 4, dedicado únicamente a los productos para alimentación del ganado sólo se ha reformado en lo referente al porcentaje de subvención contemplado, que pasa del 50 al 70 por 100:

#### *Art. 4 Compensación al transporte de productos alimentación del ganado*

*“1.- El transporte marítimo desde el resto de España a las Islas Canarias de productos de alimentación para el ganado gozará de una compensación de **hasta el 70 por 100** de los costes regulados en el artículo 6, con la limitación recogida en su apartado 4, siempre que no exista producción interior canaria de los mismos o en la medida en que ésta fuera insuficiente.*

*En caso de dudas acerca de la procedencia de la subvención, la Delegación del Gobierno en Canarias solicitará informe de la Consejería competente del*

---

<sup>4</sup> En general se incluye a la gran mayoría de productos agrícolas y ganaderos.

*Gobierno de Canarias acerca de la existencia de producción interna del producto y su suficiencia para el total abastecimiento de las Islas.*

*Los productos acogidos a esta bonificación son los que se relacionan en el anexo II de este Real Decreto.*

*2. El límite máximo del 70 por 100, fijado en el apartado anterior, se aplicará de forma progresiva de acuerdo con los porcentajes establecidos en el art. 3.3 de este Real Decreto”.*

Finalmente, en el resto del PRD que modifica el RD 170/2009 se incluyen dos disposiciones transitorias que establecen el régimen de aplicación en el ejercicio 2009, una disposición final primera que contiene la habilitación normativa y por último, una disposición final segunda que establece la entrada en vigor al día siguiente de su publicación en el BOE.

**B) Cambios introducidos en el PRD que modifica el Real Decreto 362/2009 (mercancías no incluidas en el anexo I del antiguo TCE, es decir, productos no agrícolas):**

En el nuevo art. 3, la única novedad se refiere a que se introduce una intensidad de ayuda de hasta el 70 por 100 de los costes subvencionables frente al 50 por 100 de la anterior regulación:

*Artículo 3. Compensación al transporte de productos originarios de las Islas Canarias o transformados en éstas.*

*1. “El transporte marítimo y aéreo interinsular o con destino al resto de España de productos originarios de las Islas Canarias o que hayan sufrido en éstas transformaciones que aumenten su valor en los términos previstos en el artículo 6 gozarán de una compensación de **hasta el 70 por 100** de los costes regulados en el artículo 7, con la limitación recogida en su apartado 4.*

*2. El transporte de estos productos con destino al resto de los países de la Unión Europea disfrutará también de una compensación de **hasta el 70 por 100** de los costes regulados en el artículo 7, estando limitada dicha compensación, en todo caso, al coste tipo calculado para el tráfico entre Canarias y Cádiz, en el caso del tráfico marítimo, y Canarias-Barajas, en el aéreo. Este límite del 70 por 100 se aplicará de forma progresiva para cada ejercicio, de acuerdo con los porcentajes establecidos en el apartado 3 de este artículo.*

*3. El límite máximo del 70 por 100, fijado en los apartados anteriores, se aplicará progresivamente de la siguiente forma:*

*a) para los transportes realizados en el año 2009: hasta el 60 por 10*

- b) para los transportes realizados en el año 2010: hasta el 65 por 100
- c) para los transportes realizados en el año 2011 y sig: hasta el 70 por 100”

Por lo que se refiere al art. 4 sólo se ha reformado en lo referente al porcentaje de subvención contemplado, que pasa del 50 al 70 por 100:

*Artículo 4. Compensación al transporte de productos que puedan ser considerados inputs (materias primas o productos intermedios) para los recogidos en el artículo anterior.*

*“1. El transporte marítimo y aéreo desde el resto de España y la Unión Europea a las Islas Canarias de productos originarios de la Unión Europea que se consideren inputs para la producción y/o transformación de los recogidos en el artículo anterior, y no se fabriquen en Canarias, gozarán de una subvención de **hasta el 70 por 100** de los costes regulados en el artículo 7, con la limitación recogida en su apartado 4. En todo caso, cuando se trate de productos transportados desde la Unión Europea, la compensación estará limitada al coste tipo calculado para el tráfico entre Canarias y Cádiz, en el caso del tráfico marítimo, y Canarias-Barajas, en el aéreo.*

*2. El límite máximo del 70 por 100, fijado en el apartado anterior, se aplicará de forma progresiva de acuerdo con los porcentajes establecidos en el art. 3.3 de este Real Decreto”.*

Como en el caso anterior, se recoge una nueva disposición transitoria en la que se establece el régimen de aplicación de estas ayudas en el ejercicio 2009, una disposición final primera en la que se recoge la habilitación normativa para el desarrollo de esta norma y por último, una disposición final segunda en la que se precisa su entrada en vigor al día siguiente de su publicación en el BOE.

### **III. OBSERVACIONES**

Desde la CNC se ha considerado procedente realizar un doble análisis de cara a valorar estos proyectos normativos:

- Por un lado, se ha valorado si las modificaciones introducidas en los porcentajes de compensación del transporte conllevan la necesidad de que se proceda a una notificación de la medida a las autoridades comunitarias en virtud del art. 108.3 (TFUE) en cuanto posible ayuda de Estado.
- Por otro, cabe analizar, sin perjuicio de su compatibilidad con el Derecho comunitario, si la medida está justificada y resulta proporcional en atención al fin que pretende perseguir, de acuerdo con el artículo 7.3 del Reglamento de Defensa de la Competencia, y con la metodología

desarrollada por la CNC en su Informe Anual de Ayudas Públicas de 2008.

Las observaciones subsiguientes hacen referencia a la adecuación de la norma al régimen comunitario, así como a la filosofía general de la norma y a los objetivos que persigue. No resulta procedente realizar observaciones particulares al articulado.

### **III.1 Sobre la necesidad de notificación a la Comisión Europea**

En relación con la primera cuestión, cabe recordar que ayudas similares a éstas vienen concediéndose por las Administraciones españolas desde el año 1982. Como consecuencia del antiguo art. 88.3 TCE (hoy art. 108.3 TFUE) dichos instrumentos normativos han sido notificados a la Comisión Europea debido a su consideración de ayudas públicas.

La más reciente de estas notificaciones se refiere a las ayudas de Estado identificadas como N389/2008 (Régimen de compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el anexo I del TCE con origen o destino en las Islas Canarias) y N391/2008 (Régimen de compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del TCE con origen o destino en las Islas Canarias). En relación con las mismas las autoridades comunitarias han resuelto su inequívoca condición de ayuda de Estado, siendo declarada no obstante su compatibilidad con el Derecho Comunitario en virtud de los arts. 107.3 a) y 107.3c) del TFUE respectivamente.

La cuestión que ahora se plantea es si las modificaciones introducidas en el articulado de ambos instrumentos normativos obligarían a una nueva notificación a la propia Comisión Europea o por el contrario, si se debe entender que los cambios planificados ya se deben entender incluidos en la autorización otorgada en su momento por las autoridades comunitarias.

Para esclarecer esta cuestión es preciso acudir a la autorización otorgada por la Comisión Europea en ambas ayudas. En este sentido, tanto la autorización relativa a la ayuda N 389/08<sup>5</sup> (ayudas a mercancías no incluidas en el anexo I del TCE) como la autorización N 391/08<sup>6</sup> (ayudas a mercancías incluidas en el anexo I del TCE) permiten una intensidad de ayuda de hasta el 100% de los costes subvencionables. No obstante, hasta ahora los instrumentos normativos nacionales no contemplaban una compensación tan alta sino que en general

---

<sup>5</sup> DOUE 21/4/2009.

<sup>6</sup> DOUE 13/3/2009.

rondaba el 50 % de los mismos. Con la modificación que ahora se contempla se elevaría dicho porcentaje hasta un 70% pero en cualquier caso se situaría por debajo del contemplado en las autorizaciones comunitarias. Por todo lo anterior, no se estima necesaria la realización de una nueva notificación a la Comisión Europea.

### **III.2 Justificación de la necesidad y proporcionalidad de la medida**

#### *A) Razonabilidad de la medida y posibles efectos negativos sobre la competencia*

En relación con la cuestión relativa a si la medida analizada está suficientemente justificada y resulta proporcional al fin que pretende perseguir, cabe recordar que las memorias que acompañan a ambos PRD precisan que *la norma tiene efectos positivos sobre la competencia*, si bien se carece de un estudio más detallado que identifique las razones que llevan a realizar esta afirmación.

Con frecuencia, la intervención pública en los mercados conlleva ciertas restricciones a la competencia, restricciones que no obstante pueden estar justificadas en aras de solucionar un determinado fallo de mercado u otro objetivo de interés común.

En el caso canario, parece que estaríamos ante un supuesto en que la ausencia de intervención pública no garantizaría una adecuada competencia efectiva entre las empresas que transportan determinadas mercancías con origen o destino Canarias, debido a los excesivos costes de acceso y mantenimiento en la actividad de transporte de mercancías desde o hacia el archipiélago, dada su condición de región ultraperiférica.

**Parece pues razonable que el Estado contribuya a paliar dicha situación subvencionando el transporte**, si bien se ha de ser cuidadoso a la hora de diseñar los instrumentos de ayuda de forma que no se contemplen otros conceptos de gasto distintos de los relacionados con el transporte. De ello se encargan –como ya se ha precisado más arriba- ambos Reales Decretos en un artículo específico.

La razonabilidad del objetivo, y en esta ocasión, su mayor beneficio para el bienestar económico en relación con el perjuicio a la competencia efectiva que puede producir, quedan avalados por el pronunciamiento favorable de la Comisión Europea a propósito de los precedentes mencionados, el cual permite, incluso, medidas para cubrir la totalidad del coste.

En todo caso, para valorar adecuadamente si el instrumento resulta eficaz para la consecución del objetivo que se persigue, la Administración concedente debería contrastar si esa ventaja de costes que supone la ayuda se traslada

efectivamente a clientes directos y consumidores. De no ser así, se estaría produciendo una mera apropiación de rentas de origen público por parte de los operadores que reciben la subvención, con lo que la medida no quedaría justificada.

*B) Proporcionalidad de la medida: intensidad de la ayuda*

Otra de las cuestiones cuya apreciación resulta procedente, en particular a la hora de establecer la *proporcionalidad de la medida*, es la de si la intensidad de la ayuda (esto es, el montante económico de la misma, en este caso medido en términos porcentuales en relación con los costes de transporte), resulta apropiada para satisfacer el objetivo que la medida se propone.

A este respecto, se puede señalar que con los datos que se adjuntan **no es posible llegar a una conclusión acerca de si el porcentaje que ahora se pretende subvencionar (70%) va a contribuir más a dicho objetivo que el que se contemplaba anteriormente (50%)**. Ello no es posible por dos razones principales:

- la primera –ya mencionada- se refiere a que los dos PRD que se pretenden reformar citan únicamente como justificación para su puesta en marcha el que se trate de medidas contenidas en la Estrategia Integral para la Comunidad Canaria (Acuerdo de Consejo de Ministros de 9 de octubre de 2009) sin que se adjunte un informe adicional más detallado al respecto;
- la segunda, que por las memorias económicas se puede constatar que en los últimos años las solicitudes de ayudas presentadas no han agotado las previsiones presupuestarias que se recogían en los presupuestos generales del Estado. En esta última razón parece residir la voluntad de introducir la modificación en cuestión, puesto que con ella se aprovechará el porcentaje de gasto que hasta ahora no se venía utilizando. Dicho porcentaje de gasto no ejecutado coincide precisamente con el porcentaje de intensidad de ayuda que ahora es objeto de aumento (que pasa del 50 al 70 por 100 de los costes subvencionables), sin que por ello resulte necesario realizar dotaciones presupuestarias adicionales.

De la misma manera, por lo que se refiere a la *proporcionalidad de la medida*, sólo se considera que la ayuda es proporcional si no se podía haber logrado el mismo resultado con una ayuda menor. Dado que se carecen de datos adicionales a los aportados en este expediente no se está en disposición de emitir un juicio acerca de la misma, si bien se trata de una cuestión que debería ser considerada por la Administración concedente a la hora del diseño de la ayuda.

En definitiva, **el incremento de la intensidad** (elemento relacionado con la proporcionalidad de la ayuda), siendo posible desde el punto de vista de la autorización comunitaria a este régimen de ayudas, **no está suficientemente justificado** en el proyecto ni en la documentación de acompañamiento al mismo.

En todo caso, como se expondrá a continuación, se considera que la mejora en la efectividad del instrumento puede pasar no necesariamente por un incremento de la intensidad sino por un ajuste de su efecto incentivador.

### *C) Efecto incentivador de la ayuda*

Uno de los principios más importantes de cara a evaluar la justificación de la *necesidad de la ayuda* se refiere al efecto incentivador de la misma: esto es, la garantía de que entre el efecto que se persigue y el otorgamiento de la ayuda existe un nexo causal. El objetivo es asegurarse de que, sin la ayuda, las empresas no habrían desarrollado en cualquier caso el mismo nivel de actividad debido a los beneficios intrínsecos de dichas actuaciones. De esta forma, el efecto incentivador se determinaría mediante un análisis comparativo de los niveles de actividad que se registrarían con y sin la ayuda en cuestión. La determinación correcta de la hipótesis de contraste es crucial para determinar si la ayuda genera o no un efecto incentivador.

En el caso que nos ocupa, el efecto incentivador que va a tener este nuevo porcentaje de ayuda puede analizarse desde un doble punto de vista:

- Por lo que se refiere a las **empresas que ya transportaban mercancías con origen o destino a las Islas Canarias y que por tanto ya presentaban solicitud de compensación por dichos gastos, es previsible que el impacto de la medida sea escaso**, ya que previsiblemente no va a modificar el comportamiento de dichas empresas: éstas ya estaban presentes en el mercado cuando la ayuda era inferior y es lógico pensar que continuarán estándolo con un porcentaje de ayuda superior. En todo caso, la medida puede tener el efecto de abaratar los costes y de alguna manera reforzar la actividad que llevan a cabo dichas empresas.
- Por lo que se refiere a las **empresas que no transportaban sus mercancías con origen o destino a las Islas Canarias**, es razonable pensar que la modificación introducida puede animar a un cambio de comportamiento en las mismas.

En este último sentido, si se pretende fomentar la entrada al mercado, el **diseño de la medida** podría haber contemplado, para las empresas que no estaban presentes en estos flujos comerciales, una aportación adicional en relación con la atribuida a las empresas que ya venían estando presentes. Con ello se incidiría más directamente en el objetivo de interés común que pretende corregirse que con una subida generalizada de la aportación a todas las empresas que ya de por sí estaban presentes en dicho mercado. De esta manera, se favorecería una mayor competencia con la ventaja para los consumidores que ello conlleva en materia de bajada de precios.

No obstante, **si se decidiera cambiar el régimen actualmente notificado a la Comisión Europea** en relación con los posibles beneficiarios de la medida, introduciendo primas especiales para dicho tipo de empresas con más riesgo de exclusión del mercado, en cuanto modificación de una ayuda existente y en virtud del art. 4 del Reglamento (CE) 794/04 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) 659/99 por el que se establecen disposiciones de aplicación del art. 88 TCE (actual art. 108 TFUE), **se debería realizar una nueva notificación a la Comisión Europea**, ya que supone un cambio que no constituye una modificación puramente formal o administrativa sin repercusiones respecto a la compatibilidad de la medida de ayuda con respecto al mercado interior.

De cualquier manera, la medida propuesta se centra en potenciar el efecto incentivador de la medida aumentando la intensidad de la misma. A este respecto, conviene recordar que, en un contexto de creciente importancia de los costes de transporte en relación con el total de costes de producción de estos productos, también se incrementará la importancia de dichas subvenciones y en consecuencia el incentivo de los operadores a solicitarla, incluso sin modificar el porcentaje de coste subvencionable. Es este otro factor que debería ser considerado por la Administración concedente, con carácter previo a decidir aumentar el efecto incentivador de la ayuda mediante un incremento de la intensidad de la misma.

También pueden existir otros factores que pueden tener consecuencias en el impacto de la medida sobre sus beneficiarios potenciales y que pueden contribuir a reducir su efectividad, de manera adicional o alternativa a la modificación de la intensidad de la ayuda. Un ejemplo de ello serían los costes burocráticos y de gestión: si estos fuesen muy altos, las empresas se podrían ver desincentivadas a tramitar las ayudas. Corresponde, de nuevo, a la Administración concedente realizar una valoración a este respecto.

#### **IV. CONCLUSIONES**

En primer lugar, en relación con la necesidad de realizar una nueva notificación a la Comisión Europea, **no se estima necesaria la realización de una nueva**

**notificación** debido a que los cambios introducidos no superan los porcentajes de intensidades de ayuda que había ya sido autorizados por las autoridades comunitarias.

En segundo lugar, se considera que, sin perjuicio de su adecuación al régimen autorizado por la Comisión Europea, **los cambios introducidos en los PRD de compensaciones al transporte de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias no han sido justificados suficientemente** en la documentación que se adjunta, residiendo las razones alegadas más en la línea de agotar el remanente de gasto público comprometido que en la línea de corregir posibles fallos de mercado u otros objetivos de interés común consistentes en los excesivos costes de transporte de las regiones ultraperiféricas.

Finalmente, **debe considerarse si existe margen para mejorar elementos relativos al diseño o la implementación de la medida** (por ejemplo, la reducción de costes burocráticos y de gestión) **que no pasen necesariamente por incrementar el gasto público.** La mejora en estos aspectos podría incentivar la entrada de nuevos operadores y corregir de una forma más adecuada el fallo de mercado detectado.