



**IPN/CNMC/014/15 PROYECTOS DE
ÓRDENES MINISTERIALES POR LAS QUE
SE DETERMINAN PARA EL AÑO 2014 LOS
COSTES TIPO APLICABLES A LOS
COSTES SUBVENCIONABLES SOBRE
COMPENSACIÓN AL TRANSPORTE
MARÍTIMO Y AÉREO DE MERCANCÍAS
CON ORIGEN O DESTINO EN LAS ISLAS
CANARIAS**

24 de junio de 2015

Índice

I. ANTECEDENTES.....	3
II. CONTENIDO	4
III. VALORACIÓN	7
III.1. Observaciones generales	7
III.2. Observaciones particulares	8
III.2.1. Necesidad de evaluación	8
III.2.2. Definición y estimación de los costes.....	10
III.2.3. Utilización de medios propios para encomiendas de gestión....	11

El Pleno del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC), en su reunión de 24 de junio de 2015, ha aprobado el presente Informe sobre los **Proyectos de Órdenes Ministeriales por las que se determinan para el año 2014 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias** (en adelante, PPOOMM). En este informe se analizan las implicaciones de estos proyectos normativos desde el punto de vista de la competencia efectiva en los mercados y la regulación económica eficiente.

La solicitud de informe tuvo entrada en la CNMC el 21 de mayo de 2015. La documentación recibida consiste en los dos PPOOMM, uno referido al transporte de mercancías incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (básicamente agrícolas y reguladas por el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero) y otro al transporte de mercancías no incluidas en dicho Anexo (básicamente industriales y reguladas por el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo).

Los PPOOMM se acompañan de dos Memorias de Impacto Normativo (MAIN) y un estudio de INECO (“Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.”) para determinar los costes tipo para el ejercicio 2014 del transporte de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias.

Este informe se aprueba a solicitud del **Ministerio de Fomento** en ejercicio de las competencias consultivas de la CNMC en el proceso de elaboración de normas que afecten a su ámbito de competencias en los sectores sometidos a su supervisión, en aplicación del artículo 5.2.a) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

I. ANTECEDENTES

El **artículo 138.1 de la Constitución Española** insta al Estado a garantizar un equilibrio económico entre las diversas partes del territorio español, atendiendo en particular a las **circunstancias del hecho insular**. A partir de este precepto, se viene regulando un régimen de compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, cuya finalidad es compensar los sobrecostes que experimenta el tráfico de productos como consecuencia de la lejanía del archipiélago del territorio peninsular y de la Unión Europea.

Actualmente, el marco está compuesto por 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 (básicamente, bienes agrícolas); y por 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 (básicamente, bienes industriales). En relación con dichos Reales Decretos, anualmente se aprueban Órdenes Ministeriales con la actualización de los costes tipo aplicables a los costes subvencionables.

Estas compensaciones han sido consideradas ayudas de Estado por el Reino de España y notificadas a la Comisión Europea en base al artículo 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Tras los pronunciamientos de la Comisión Europea (asuntos N 391/2008 y N 389/2008), **las ayudas fueron declaradas compatibles con el Derecho comunitario**, atendiendo al carácter de región ultraperiférica de las Islas Canarias.

El marco introducido por los anteriores Reales Decretos, así como las sucesivas Órdenes Ministeriales que se han ido aprobando, han sido analizados en el pasado por la Autoridad de Competencia española, que ha realizado diversas observaciones y sugerencias de mejoras desde el año 2010¹, que en su mayor parte siguen sin ser atendidas.

II. CONTENIDO

Los dos PPOOMM cuentan con una estructura idéntica de dos artículos. En el primer artículo se determinan los costes tipo, detallados en el Anexo, en función del trayecto y del modo de transporte. En el segundo artículo se establece la fecha de entrada en vigor.

La Memoria también tiene una estructura análoga para cada Proyecto de Orden Ministerial. De acuerdo con el organismo proponente, la revisión de los costes tipo no puede implicar un mayor gasto presupuestario, pues la única finalidad declarada es evitar la sobrecompensación. Asimismo, el organismo proponente tampoco espera impactos en la competencia, los precios de mercado, la productividad, la estructura productiva, el empleo y la competitividad.

En lo que se refiere al transporte de mercancías incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (básicamente agrícolas), el Proyecto de Orden Ministerial (con su Anexo y su Memoria) establece la siguiente

¹ Ver [IPN 40/10](#) Informe sobre Proyectos de Reales Decretos sobre compensación al transporte de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, [IPN 76/12](#) Informe sobre Proyectos de órdenes de costes subvencionables al transporte de mercancías con origen o destino en Canarias, [IPN 104/13](#) Informe sobre Proyectos de Órdenes Ministeriales para la compensación de costes subvencionables en el transporte de mercancías con origen o destino en Canarias e [IPN/DP/0012/14](#) Informe sobre Proyectos de Órdenes Ministeriales con los costes tipo aplicable a los costes subvencionables al transporte de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias.

propuesta para la revisión de los costes tipo aplicables a los costes subvencionables en 2014:

- Reducir en un 27% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo por Kg entre Canarias y Cádiz.
- Reducir en un 11% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo por metro lineal (ML) entre Canarias y Cádiz.
- Reducir en un 6% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo en contenedor de 20' (pies) entre Canarias y Cádiz.
- Aumentar en un 6% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte aéreo por Kg entre Gran Canaria y La Palma.
- Reducir en un 9% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo por metro lineal (ML) entre Lanzarote y Fuerteventura.
- Aumentar en un 6% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte aéreo por Kg entre Tenerife y El Hierro.
- Reducir en un 16% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo por metro lineal (ML) entre Tenerife y El Hierro.
- Aumentar en un 6% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte aéreo por Kg entre Tenerife y La Palma.
- Reducir en un 7% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo en contenedor de 20' (pies) entre Tenerife y La Palma.
- En el resto de rutas aéreas y marítimas, y en el resto de unidades de transporte, se propone mantener los mismos costes tipo que se fijaron para los transportes efectuados en 2013.

En lo que se refiere al transporte de mercancías no incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (básicamente industriales), el Proyecto de Orden Ministerial (con su Anexo y su Memoria) establece la siguiente propuesta para la revisión de los costes tipo aplicables a los costes subvencionables en 2014:

- Reducir en un 27% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo por Kg entre Canarias y Cádiz.
- Reducir en un 11 % el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo por metro lineal (ML) entre Canarias y Cádiz.
- Reducir en un 6% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo en contenedor de 20' (pies) entre Canarias y Cádiz.
- Aumentar en un 6% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte aéreo por Kg entre Gran Canaria y Fuerteventura.
- Aumentar en un 6% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte aéreo por Kg entre Gran Canaria y Lanzarote.
- Reducir en un 9% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo por metro lineal (ML) entre Lanzarote y Fuerteventura.
- Reducir en un 16% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo por metro lineal (ML) entre Tenerife y El Hierro.
- Aumentar en un 7% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo en contenedor de 20' (pies) entre Tenerife y Fuerteventura.

- Reducir en un 10% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo en contenedor de 20' (pies) entre Tenerife y La Palma.
- Reducir en un 12% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo por metro lineal (ML) entre La Gomera y El Hierro.
- Aumentar en un 8% el coste tipo establecido para 2013 para el transporte marítimo por metro lineal (ML) entre La Gomera y La Palma.
- En el resto de rutas aéreas y marítimas, y en el resto de unidades de transporte, se propone mantener los mismos costes tipo que se fijaron para los transportes efectuados en 2013.

Esta revisión se basa en la propuesta del **informe de INECO**, que trata de estimar los costes a los que se enfrentan los remitentes o expedidores de las mercancías (los beneficiarios directos de las ayudas) a partir de los costes que declaran los operadores de transporte marítimo y aéreo. Los costes subvencionables son: el flete, los costes de manipulación de la mercancía, las tasas portuarias o aeroportuarias, las tasas de seguridad y el recargo por el incremento del coste de combustible.

Una vez se dispone de la estimación del coste para el ejercicio 2014 (utilizando el promedio de los costes recabados de cada operador, ponderado por la participación de cada operador en el trayecto) se calcula su variación respecto a 2013 y se aplica dicho coeficiente para ajustar al coste tipo subvencionable.

No obstante, existen casos (trayectos y modos de transporte) donde se mantiene el coste tipo subvencionable estable entre 2013 y 2014:

- Para aquellos trayectos y modos de transporte en los que la variación no supere el 5%, por no considerarse significativa.
- En el caso de variaciones al alza, cuando en el año 2013 los costes tipo se han aplicado a menos del 80% de las solicitudes presentadas (es decir, el hecho de haya pocas solicitudes a las que les afecten los costes tipo indica que éstos pueden estar sobreestimados, con lo que puede no justificarse una revisión al alza).
- En el caso de variaciones a la baja, cuando en el año 2013 los costes tipo se han aplicado a más del 80% de las solicitudes presentadas (es decir, el hecho de haya muchas solicitudes a las que les afecten los costes tipo indica que éstos pueden estar infraestimados, con lo que puede no justificarse una revisión a la baja).
- Cuando no se produjeron solicitudes para ese trayecto y modo de transporte en 2013.

III. VALORACIÓN

III.1. Observaciones generales

La CNMC (y su antecesora la CNC) ya se ha pronunciado en **anteriores informes** sobre estas disposiciones legales que rigen las ayudas al transporte de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias. La **valoración general** efectuada en dichos dictámenes ha tenido un doble enfoque:

Por un lado, un **juicio sobre la legalidad** de la medida. Al tratarse de una ayuda de Estado con potencial de distorsión de los flujos de comercio exterior, debió notificarse a la Comisión Europea para la valoración de su legalidad. Tras dicha notificación, la Comisión declaró dicha ayuda compatible con el mercado interior (pese a ser una ayuda de funcionamiento, que está generalmente prohibida) por ser necesaria para el desarrollo regional de un territorio ultraperiférico (cumpliéndose las condiciones del artículo 107.3 del TFUE). No obstante, la Comisión Europea instó a la autoridad responsable a mantener una supervisión del correcto funcionamiento de la ayuda, particularmente en lo que respecta a la concentración de los importes librados y a la necesidad de evitar un exceso de compensación².

Por otro lado, la **racionalidad económica** de la medida y de su diseño concreto de cara a conseguir los fines que pretende. En general, en informes anteriores³ se avalaba su lógica teórica por paliar la desventaja que supone el coste adicional de transportar mercancías con origen o destino en una región ultraperiférica. De esta forma, si la medida está bien diseñada y la compensación se adecúa a esos costes adicionales, 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).

Pero para que la medida satisfaga las anteriores aseveraciones sobre su encaje legal y sobre su racionalidad económica, es clave que su diseño respete los principios de necesidad, proporcionalidad y mínima restricción competitiva. A este respecto, cabe reseñar que el **régimen de ayudas sigue adoleciendo de una serie de limitaciones** desde la óptica de la promoción de la competencia y la regulación económica eficiente. **Muchas de estas carencias ya fueron**

² La autoridad concedente está obligada a presentar un informe anual sobre la aplicación de la medida que permita a la Comisión comprobar el cumplimiento de todas las condiciones necesarias, en particular el respeto de la proporcionalidad entre las ayudas de funcionamiento y los costes adicionales a los que deben hacer frente las actividades económicas desarrolladas en la región. Asimismo, este informe deberá identificar a los diez mayores beneficiarios de la medida, detallándose el sector o sectores de actividad de los mismos y el importe de ayuda percibido por cada uno.

³ Ver [IPN 40/10](#) Informe sobre Proyectos de Reales Decretos sobre compensación al transporte de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias.

planteadas en anteriores informes⁴, si bien aún no han sido atendidas⁵. Por ello, **se vuelve a reclamar su toma en consideración** y pasan a ser desarrolladas en el apartado siguiente.

III.2. Observaciones particulares

III.2.1. Necesidad de evaluación

En opinión de la CNMC, teniendo en cuenta las orientaciones existentes a este respecto por la Comisión Europea⁶, se dan ciertas **circunstancias que aconsejan que el esquema actual de ayudas sea objeto de evaluación**⁷.

En primer lugar, se trata de un esquema que ya lleva varios años de vigencia, con lo que ya puede ser un momento propicio para estimar cuáles han sido sus efectos y para plantearse la introducción de mejoras. En segundo lugar, se trata de un régimen que se renueva de año en año y que las empresas beneficiarias pueden tender a considerar como “automático”. Además, en este tipo de esquemas donde los costes subvencionables se reconocen a posteriori a ejercicio vencido, puede existir el riesgo de que los operadores contemplen los importes reintegrados como subvenciones “a fondo perdido”, sin conexión con la actividad y nutriendo beneficios extraordinarios. Por ello, es clave una evaluación de la adecuación de la compensación de los costes, minimizando el riesgo de distorsiones sobre la competencia y la eficiencia.

En el proceso de evaluación, la primera fase correspondería a un **correcto planteamiento de la medida ex ante**, comprendiendo e interiorizando cuál es su motivación y su racionalidad. Es decir, la intervención pública debe responder a

⁴ Ver [IPN 40/10](#) Informe sobre Proyectos de Reales Decretos sobre compensación al transporte de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, [IPN 76/12](#) Informe sobre Proyectos de órdenes de costes subvencionables al transporte de mercancías con origen o destino en Canarias, [IPN 104/13](#) Informe sobre Proyectos de Órdenes Ministeriales para la compensación de costes subvencionables en el transporte de mercancías con origen o destino en Canarias e [IPN/DP/0012/14](#) Informe sobre Proyectos de Órdenes Ministeriales con los costes tipo aplicable a los costes subvencionables al transporte de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias.

⁵ Una observación que sí se ha atendido respecto a los informes anteriores ha sido la facilitación de una mayor información en el informe de INECO, así como la adopción de cautelas en la obtención de los datos de los operadores, para minimizar el riesgo de manipulación al alza de las cifras de costes.

⁶ El Reglamento (UE) nº 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (Reglamento General de Exención por Categorías, RGEC) insta a la elaboración de un Plan de Evaluación para los esquemas cuyo presupuesto anual exceda los 150 millones de euros, aunque sólo para ciertas categorías del RGEC.

⁷ A este respecto, cabe señalar que la CNMC está preparando una “Guía para la Concesión y la Evaluación de Ayudas Públicas”, que se publicará este año. Se trata de una actuación contenida en el Plan de Actuación de la CNMC para 2015.

un fallo de mercado o a otro objetivo de interés general. De no tenerse ese diagnóstico claro, es difícil que la medida posteriormente esté bien diseñada.

Al principio de la memoria de cada uno de los PPOOMM se declara que la revisión de los costes de tipo no puede implicar mayor gasto presupuestario y que la única consecuencia es evitar la sobrecompensación. Pero este enfoque es equivocado, pues la finalidad de la medida es compensar por el sobrecoste que supone el transporte de mercancías con origen o destino en Canarias, de forma que las empresas compitan en la medida de lo posible de acuerdo a sus méritos y a su eficiencia. Y dicho sobrecoste puede evolucionar en función de factores exógenos (como el precio de los combustibles fósiles), de forma que se deberán comprometer más o menos recursos presupuestarios para paliar estas circunstancias y minimizar las distorsiones sobre la competencia.

De la misma manera, es clave **acometer una evaluación ex post** del impacto de las ayudas que incluya su adecuación al objetivo planteado o la posible generación de efectos indirectos indeseados. La CNMC no comparte la observación del Ministerio proponente de que no es esperable un impacto en la competencia ni en la estructura de precios, por lo que se recomendaría no presentar una Memoria abreviada⁸. Un esquema de ayudas que no esté bien diseñado (por ejemplo, que suponga una sobrecompensación) generará distorsiones en la competencia tanto en el sector de los beneficiarios directos (encargados de remitir o expedir las mercancías) como en sectores relacionados de manera indirecta (como el del transporte, que en estos trayectos está concentrado en muy pocos operadores).

En definitiva, la evaluación debería centrarse en dos aspectos:

- El grado de éxito de las ayudas a la hora de minimizar la desventaja geográfica de las Islas Canarias vía menores costes. Todo ello debe evaluarse respecto de un hipotético escenario “contrafactual” que existiría sin la presencia de subvención (considerando también otras alternativas, como una menor intensidad de ayuda⁹). Asimismo, debe tenerse en cuenta la incidencia de la medida, investigando en qué medida existen potenciales beneficiarios que no se encuentran entre los solicitantes porque son capaces de operar por debajo del coste tipo subvencionable.
- El impacto en la competencia (utilizando indicadores de concentración cuotas de mercado, márgenes, etc.) tanto en el sector beneficiario directo

⁸ No se cumplirían por tanto las condiciones para realizar una Memoria abreviada que establece el artículo 3 del Real Decreto 1083/2009, de 3 de julio, por el que se regula la memoria del análisis de impacto normativo.

⁹ Actualmente, la intensidad de ayuda se fija en el 70% del reintegro del coste subvencionable tipo. La Autoridad de Competencia ya ha pedido en anteriores informes que se justifique y se valore dicho umbral bajo los criterios de necesidad, proporcionalidad y mínima distorsión competitiva, si bien dicho ejercicio no ha sido abordado por el organismo proponente.

de las ayudas como en otros sectores relacionados de manera indirecta. Dichos efectos obviamente se verán potenciados por el carácter repetitivo de la medida, convertida ya en medida “estructural” más que “coyuntural”.

III.2.2. Definición y estimación de los costes

Como se ha comentado anteriormente, un buen diseño de la medida requiere una **correcta estimación de los costes adicionales que realmente supone el transporte con origen o destino en las Islas Canarias**, evitando infra o sobrecompensación.

A este respecto, la **primera cuestión** que cabe considerar es la **estructura de los costes subvencionables**. Éstos deben incluir las características verdaderamente relacionadas con el hecho insular que son susceptibles de ser compensadas.

Las Directrices de la Comisión Europea (COM/2013/209) sobre las ayudas estatales de finalidad regional (en su párrafo 45) instan a los Estados Miembros a identificar los costes adicionales específicos relacionados con esas desventajas permanentes asociadas al carácter de región ultraperiférica. Algunos de los costes considerados (como los costes de manipulación de la mercancía) pueden no estar relacionados con esta problemática, por lo que su inclusión en los costes subvencionables puede implicar que los beneficiarios directos de la ayuda no estén incentivados a buscar el mínimo coste para este servicio, menoscabando la competencia y la eficiencia. Este problema puede también estar detrás de la dispar evolución de los costes tipo para alguno de los trayectos. Si los costes subvencionables reflejaran verdaderamente el gasto extra que supone el transporte a Canarias, su evolución debería ser similar en los distintos trayectos (no tanto en la cuantía, pero sí en la dirección) cuando el modo de transporte y las mercancías transportadas son similares.

La **segunda cuestión** importante en la estimación de **los costes** es que éstos **se establezcan en función de una referencia de 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 muy 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. De esta manera, se generarían efectos procompetitivos en el sector beneficiario directo de las ayudas pero también en el sector del transporte, potenciando el “efecto incentivador” de la medida.

Finalmente, **los ajustes en los costes tipo han de adaptarse a la evolución del mercado**. De acuerdo con la propuesta del informe de INECO, cuando las desviaciones del coste respecto del ejercicio anterior no superan el 5% no se procede a revisar el coste tipo¹⁰. Aunque el motivo de esta decisión parece ser la búsqueda de simplicidad, se corre el riesgo de no reflejar los verdaderos costes y de distorsionar la competencia, ya sea por sobrecompensación en segmentos donde los costes están bajando o por infracompensación en segmentos donde los costes están subiendo.

Ello no es óbice para proceder a una **revisión en profundidad de aquellos costes tipo donde pueda existir una desactualización**. Existen numerosos trayectos y modos de transporte donde los costes tipo se han aplicado a menos del 80% de las solicitudes presentadas, lo que da indicios de sobrevaloración respecto a los precios de mercado. La recomendación de INECO es no revisar al alza esos costes aunque el estudio apunte a que sí ha existido un aumento de los mismos. Pero podría adoptarse un enfoque más ambicioso y proceder directamente a una reducción del coste subvencionable (más allá de los resultados del estudio) en aquellos trayectos y modos de transporte donde las solicitudes representan un porcentaje de envíos muy bajo¹¹.

III.2.3. Utilización de medios propios para encomiendas de gestión

Como última sugerencia en el plano formal, la CNMC recomienda introducir procedimientos competitivos para la elaboración del estudio sobre costes tipo. El planteamiento actual de realizar una encomienda de gestión repetitiva a un medio propio se desaconseja por la CNMC¹².

Al no producirse la licitación pública de dicho estudio mediante un procedimiento abierto de contratación, se está renunciando a potenciales ganancias de calidad y eficiencia en un mercado suficientemente desarrollado y competitivo donde existe variedad de oferta. El cierre de este mercado de aprovisionamiento público genera efectos negativos sobre la eficiencia en el uso de recursos públicos y sobre la competencia en este mercado en particular.

Además, la eventual contratación del estudio a otro proveedor permitiría comprobar si existen diferencias en cuanto al análisis del mercado por consultores públicos y privados. Ello tendría relevancia para poder introducir potenciales

¹⁰ Además, en este informe de INECO no se añade la precisión que sí se hacía en años anteriores de que si en años sucesivos se produjeran desviaciones en el mismo sentido y la variación acumulada superase el 5% se propondría la actualización.

¹¹ De la misma manera, podría incrementarse ligeramente dicho coste subvencionable (más allá de los resultados del estudio) en los trayectos y modos de transporte donde las solicitudes afectan al 100% de los envíos.

¹² Esta cuestión ya ha sido señalada por la Autoridad de Competencia en sus informes sobre estos Proyectos de Orden de años anteriores. Aparte, la CNC (2013) ya se pronunció sobre la cuestión general en su ["Informe sobre los medios propios y las encomiendas de gestión"](#).

mejoras en el diseño del esquema y en la eventual estimación de los costes subvencionables.

