



Consulta de la Comisión sobre la revisión del Reglamento de Minimis, contribución del Govern de las Illes Balears (ES)

\ **Fecha:** 27 diciembre 2022

\ **Destinatario:** Comisión Europea

\ **Áreas:** De Minimis, ayudas de estado, transporte aéreo, transporte marítimo, transporte aéreo, competencia, PYME, empresa.

\ **Antecedentes**

La Comisión Europea ha abierto una consulta pública **hasta 10 de enero** para conocer la opinión de las partes interesadas sobre la revisión del Reglamento núm. 1407/2013 de ayudas de minimis (arts. 107 u 108 del TFUE).

https://competition-policy.ec.europa.eu/public-consultations/2022-de-minimis_en#period-of-consultation (Para consultar los texto en español, seleccionen los enlaces del apartado *View the consultation document*).

A continuación, se expone el contenido de la respuesta:

Los informes citados en los que se basan las propuestas del Gobierno de Illes Balears están disponibles aquí: <https://www.caib.es/sites/somexteriors/ca/informes-de-minimis>

Propuesta

El Gobierno de las Illes Balears **PROPONE**, en base a la exposición de motivos señalada *ut infra*:

1. Que en la Exposición de Motivos del nuevo Reglamento de Minimis se haga referencia expresa a la singularidad de las islas de la Unión, considerándolas una subcategoría específica, de acuerdo con lo acordado en el mencionado apartado 81 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 7 de junio de 2022, sobre las islas de la Unión y la política de cohesión: situación actual y retos futuros (2021/2079(INI)).

2. Que las islas de la Unión queden exentas de los límites aplicables de la norma de minimis, de modo que se vean menos perjudicadas por problemas estructurales y económicos derivados de su dependencia del transporte marítimo y aéreo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, así como en el apartado 83 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 7 de junio de 2022, sobre las islas de la Unión y la política de cohesión: situación actual y retos futuros (2021/2079(INI)).

En caso de no aceptarse la excepcionalidad contemplada en el punto 2
y, se proponen las siguientes medidas:

3. **Elevar el límite máximo de ayuda de minimis** que una única empresa insular pueda recibir del Estado miembro a lo largo de un período de tres años, en función de los costes soportados. En esta dirección y tomando como base lo recogido en el art. 15.2. b) del Reglamento 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 TFUE, se propone introducir una adaptación del mismo para el marco insular:

" I.- Que los beneficiarios tengan su actividad económica en una región insular.

II.- Que el importe anual de las ayudas por beneficiario en el marco de los regímenes de ayudas de funcionamiento no sea superior:

— al 15 % del valor añadido bruto generado anualmente por el beneficiario en la región insular en cuestión,

— al 25 % de los costes laborales anuales en que incurra el beneficiario en la región insular en cuestión,

— al 10 % del volumen de negocios anual del beneficiario obtenido en la región insular en cuestión.

III.- La intensidad de ayuda no superará el 100 % de los costes subvencionables adicionales determinados en el presente artículo."

4. Que el transporte marítimo de mercancías, en el ámbito industrial, desde/hacia las regiones insulares y el continente disponga de un **régi-**

men específico de ayudas de minimis, atendiendo al espíritu de los apartados 79 y 80 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 7 de junio de 2022, sobre las islas de la Unión y la política de cohesión: situación actual y retos futuros (2021/2079(INI)).

Estas ayudas en el transporte marítimo de mercancías industriales reducirían la brecha entre las islas y el continente, permitiendo de esta manera un mercado abierto y competitivo, en igualdad de condiciones entre empresas continentales e insulares (*level-playing field*).

Como queda reflejado en diferentes informes externos, el tejido industrial balear se redujo a la mitad como consecuencia de la crisis del 2008, pasando de 700 empresas que participaban en el sistema de compensación a unas 300 en 2015. A partir de entonces la recuperación ha sido muy lenta y en 2020 se encontraba en el entorno de las 330 – 350, lo que evidencia una clara pérdida de competitividad de las empresas localizadas en las Illes Balears.

Las empresas localizadas en las islas tienen que poder optar a compatibilizar las ayudas al transporte marítimo de mercancías sin que se vea limitada la captación de otros tipos de líneas de ayudas del reglamento, como la modernización industrial, digitalización, líneas de préstamos, bonificación de intereses, garantías, avales y similares, lo que incentiva a la deslocalización hacia el continente. Concretamente, en el caso de las Illes Balears, tomando como referencia el año 2019, previo a la pandemia, se observa que el 70% fue destinado a transporte de mercancías, el 20% a líneas industriales y el 10% a bonificaciones de interés, garantías, avales y similares.

Por tanto, se propone que, adicionalmente, las industrias transformadoras insulares cuenten con un importe de ayudas de minimis a determinar para los costes específicos de los fletes marítimos desde o hacia un puerto continental.

Se propone también que aquellas empresas que no consuman en otro tipo de líneas de ayudas el acumulado del primer párrafo, podrían utilizarlo también en el segundo párrafo.

5. Que para la industria agroalimentaria en el ámbito insular **no sea de aplicación la excepción del condicionado 1c) del artículo 1 del Reglamento**

núm. 1998/2006 y se tenga en cuenta la naturaleza del apartado 48 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 7 de junio de 2022, sobre las islas de la Unión y la política de cohesión: situación actual y retos futuros (2021/2079(INI)) por dos motivos: 1) La fuerte y demostrada dependencia de los componentes y los insumos necesarios tanto para la primera como segunda transformación y 2) la mayor carga para la comercialización ordinaria en el continente.

Otrosí, se propone:

6. que el concepto de “**empresa vinculada**” como empresa única establecido en el Reglamento (UE) n. 1407/2013 no sea de aplicación a las empresas con establecimientos industriales situados en los territorios insulares, en el marco del procedimiento de compensación de mercancías, considerando el apartado 36 de la Resolución del Parlamento Europeo, de 7 de junio de 2022, sobre las islas de la Unión y la política de cohesión: situación actual y retos futuros (2021/2079(INI)).

Exposición de Motivos de la propuesta del Gobierno de las Illes Balears

Primero

A la luz de la experiencia adquirida en la aplicación del Reglamento (UE) N.º 1407/2013, teniendo en cuenta también el escenario actual, tras las crisis de Covid-19 y la invasión rusa de Ucrania, resulta oportuno, entre las revisiones de alguna de las condiciones que en él se establecen, incorporar como novedad el concepto diferenciado de la insularidad en el nuevo texto, y más en concreto, del transporte marítimo desde o hacia las islas hasta el puerto continental más cercano.

Sobre la misma base del Tratado (arts. 107,108,109) que considera que las ayudas de minimis no cumplen todos los criterios que establece el artículo 107, apartado 1 y, por lo tanto, no están sujetas al procedimiento de notificación, se significa también lo siguiente extraído del propio Tratado:

Artículo 107.3c): Podrán considerarse compatibles con el mercado interior las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios de forma contraria al interés común.

Artículo 170.2: en el contexto de un sistema de mercados abiertos y competitivos, la acción de la Unión tendrá por objetivo favorecer la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales, así como el acceso a dichas redes. Tendrá en cuenta, en particular, la necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares, sin litoral y periféricas, y las regiones centrales de la Unión (TÍTULO XVI: REDES TRASNEUROPEAS).

Artículo 174: A fin de promover un desarrollo armonioso del conjunto de la Unión, ésta desarrollará y proseguirá su acción encaminada a reforzar su cohesión, económica, social y territorial.

Entre las regiones afectadas se prestará especial atención... a las regiones insulares. (TÍTULO XVIII COHESIÓN ECONÓMICA, SOCIAL Y TERRITORIAL)

Además, hay que tener en cuenta el aumento muy significativo de los fletes marítimos como consecuencia de la aplicación del IMO 2020 a partir del 1 de enero de 2020, y del previsible impacto (excepto líneas con obligación servicio público) de la proyección del «Objetivo 55» de reducción de las emisiones que la UE se ha fijado para 2030.

Segundo

La Resolución del Parlamento Europeo, de 7 de junio de 2022, sobre las islas de la Unión y la política de cohesión: situación actual y retos futuros (2021/2079(INI)) llega a una serie de consideraciones sobre las características de las islas europeas a tener en cuenta para la determinación del nuevo sistema de minimis:

En sus apartados 1 y 2 reconoce la insularidad como una desventaja estructural permanente, señala que, por ello, es necesario desarrollar estrategias integradoras que permitan a las islas enfrentarse a los desafíos y su-

perar las barreras que la propia insularidad conlleva y recuerda que el artículo 174 del TFUE establece que la Unión debe conceder una atención especial a las islas europeas.

En su apartados 8 y 9 recuerda que la insularidad genera problemas estructurales de dependencia del transporte marítimo y aéreo, que es un servicio público del que depende la vida cotidiana de los ciudadanos europeos que viven en islas, con costes adicionales para la importación y exportación de mercancías, materias primas, en especial energéticas, y productos de consumo, así como para el transporte de personas y señala que, en el caso de los archipiélagos, la doble, y a veces triple, insularidad multiplica estas dificultades.

El informe en sus apartado 79 y 81 pide a la Comisión que elabore un análisis del volumen de las ayudas estatales concedidas a las empresas establecidas en las islas de la Unión; considera que es ineludible, a pesar de los esfuerzos realizados por la Unión y los Estados miembros, determinar si las empresas situadas en los territorios insulares han podido beneficiarse de dichas medidas y en qué medida y reevaluar las normas sobre ayudas estatales en consecuencia; subraya, en este sentido, la importancia de flexibilizar las ayudas estatales a las empresas de transporte aéreo y marítimo en estos territorios insulares, dada su total dependencia de estos medios de transporte y pide que se cree una subcategoría «islas», dadas sus características diferenciadas, con respecto a la aplicación de las normas sobre las ayudas estatales de ámbito regional para el período 2021-2027, y que se supriman los límites «de minimis» para las islas y las regiones ultraperiféricas europeas, por encima de los cuales se exige la autorización de la Comisión.

En el apartado 83 observa que la actual norma de minimis restringe la competitividad y plantea dificultades en las islas y las regiones ultraperiféricas europeas; opina que todas las islas de la Unión deben quedar exentas de los límites aplicables de la norma de minimis, de modo que se vean menos perjudicadas; pide, asimismo, a la Comisión que adapte las normas sobre ayudas estatales para garantizar que las ayudas para poner remedio a la insularidad no se consideren ayudas estatales sino una compensación para colocar a las islas y regiones ultraperiféricas europeas en pie de igualdad con sus homólogos continentales;

Tercero

El dictamen del Comité de las Regiones por iniciativa propia del Govern de les Illes Balears, del 140º Pleno celebrado los días 12-14 de octubre de 2020, titulado “Hacia un usos sostenible de los recursos naturales en el contexto insular mediterráneo” (Nat – VII – 004) a iniciativa propia del Gobierno de las Illes Balears, destaca en sus apartados 35, 36 y 37 que las islas dependen en gran medida del transporte aéreo y marítimo, e insta a la Comisión Europea a que considere adecuadamente sus características específicas. Destaca que el transporte de mercancías es entre dos y cuatro veces más caro que en el continente, constituyendo un factor crucial que incide directamente sobre la competitividad de las producciones insulares. A su vez, propone la revisión de las normas sobre las ayudas estatales aplicables en el territorio en vistas a reconocer su especificidad y adaptarse a sus contingencias.

Por otro lado, en marzo de este año y a petición de la Dirección General de Transporte Marítimo, la Universitat de les Illes Balears ha elaborado un informe sobre “Las políticas de transporte de mercancías de las Illes Balears, región marítima periférica y alejada: fundamentos jurídicos, análisis socio-económico y territorial y propuestas de mejora”. Este informe evalúa las políticas de ayuda al transporte de mercancías llevadas a cabo en las últimas décadas en las Illes Balears con el objetivo de identificar las posibilidades de mejora en el diseño institucional de dichas políticas, tanto a escala Estatal como de la Unión Europea (UE), para que puedan ser corregidas en la revisión de las mismas que debe llevarse a cabo a escala europea próximamente.

El informe revela que tanto el Estado miembro, España, como la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, a través de la CPMR y otras instancias, deberían pedir de nuevo a la UE que las ayudas al transporte de mercancías en todas las islas de la Unión Europea (por su propia condición permanente de discontinuidad territorial con el continente), de acuerdo con la especial atención a la que se refiere el art. 174 del Tratado de Funcionamiento de la UE e independientemente de que tengan consideración de región ultraperiférica o alejada, dejen de ser consideradas ayudas que alteran la libre competencia de mercado entre los países de la UE. Es decir, que

las ayudas al transporte no queden sujetas al futuro régimen de minimis, dado que la insularidad es una desventaja evidente y constante en el tiempo, por lo que debería ser objeto de ayudas operativas para paliar estos costes incrementados.

Frente a la revisión de la normativa europea de las ayudas de minimis, y mientras no se excluyan del Reglamento 1407/2013 las ayudas al transporte en las regiones periféricas y alejadas (con el tratamiento de falta de equidad que ello comporta), como indica el párrafo anterior, debería aumentarse el límite que las empresas pueden recibir de forma que las ayudas al transporte puedan ser efectivas. Es decir, desde el Estado y desde la Comunidad Autónoma, instar a la modificación del Reglamento UE 1407/2013 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 que permitiera aumentar las compensaciones a recibir por una sola empresa en las islas, estipuladas en 200.000€ en un periodo de tres años.

El informe concluye que es necesario realizar una corrección del diseño institucional en el marco regional de la Comunidad Autónoma, del Estado y de la UE de manera que:

“Se enfatice en la singularidad y especificidad de les Illes Balears, en los costes que la insularidad genera por la compartimentación territorial en cuatro islas habitadas y en la necesidad de disminuir los efectos de esta doble (Menorca, Eivissa) y triple insularidad (Formentera)”.

Por otro lado, desde la CPMR también se solicita revisar al alza el límite máximo del reglamento de minimis (CPMR Islands Commission, 2021).

De no ser posible lo anterior, que se establezca un segundo límite de minimis específico para las ayudas al transporte de los territorios insulares, de forma que las restantes ayudas sujetas a minimis no interfieran con las ayudas específicas de transporte, para que las empresas insulares puedan beneficiarse de ambos tipos de ayuda de una forma efectiva y así ser competitivas en el mercado único.

Si todo ello no puede implementarse, se debería mejorar la definición de las mercancías objeto de subvención para ajustarse a la consideración de inputs de producción de las empresas de las regiones insulares.

Las peticiones más destacadas y comunes a todos los territorios insulares no ultraperiféricos se han trasladado a la Comisión de las Islas, que forma parte de la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas de Europa y que ha recogido esta petición y la ha remitido a las principales instituciones europeas (Doc. Asunto: Consideraciones Baleares Minimis Sector Transporte, 2019).

En esta línea, la Comisión de las Islas de la CPMR pide a la Comisión Europea y a los Estados miembros que abran un debate sobre la posibilidad de introducir regímenes fiscales especiales para las empresas insulares que deben asumir los costes adicionales de la insularidad en materia de transporte y se revise el marco legislativo de ayudas estatales (CPMR Islands Commission, 2021).

Cuarto

En 2021 la Cámara de Comercio de Mallorca elaboró un informe sobre la ayuda al transporte de mercancías en las Illes Balears:

Veamos qué necesidad tienen nuestras empresas y cómo se les compensa por la insularidad:

- En 2016 se solicitaron 4.800.000€ pero se recibieron 3.900.000€
- En 2017 se solicitaron 4.900.000€ pero se recibieron 4.200.000€
- En 2018 se solicitaron 5.040.000€ pero se recibieron 3.300.000€
- En 2019, se solicitaron 5.400.000 euros, pero se recibieron 3.100.000 euros.

Las cifras demuestran claramente la dependencia de nuestra industria al transporte y el elevado coste que suponen el barco y el avión para las empresas. Además, hay que tener en cuenta que las cifras indicadas representan sólo el 60-65% del coste real del flete, ya que es el máximo permitido para la subvención.

Una de las conclusiones más importantes es que este importe se calcula después de aplicar la ley de minimis que afecta a cada una de las empresas beneficiadas por esta subvención. Es importante este matiz porque si no se tuviera en cuenta esta ley el impacto directo ascendería a 5,4 millones de euros. Se convertiría en la cifra más alta desde 2017 y se incrementaría un 11,6%. Es decir, pasaría de 4,9 millones en 2017 a 5,4 millones en 2019. Este medio millón de euros es lo que han dejado de percibir las empresas industriales de Baleares desde 2017 afectadas por la ley de minimis. Si se analiza en función del número de empresas afectadas por el régimen de minimis, entonces, pasaría de 7 empresas afectadas en 2017 a 31 en 2019.

En este punto y en vista de las conclusiones, las ayudas al transporte de mercancías por vía marítima y aérea no son suficientes para cubrir el elevado coste que supone el no poder transportar por vía terrestre y la ley de minimis es limitadora para nuestras empresas. En este sentido, la Cámara de Comercio de Mallorca, solicita, como ya están haciendo otros agentes económicos de las Islas, una modificación del reglamento para que las subvenciones al transporte no sean consideradas ayudas estatales y, por consiguiente, no se rijan por la ley de minimis.

Quinto

La economía balear se muestra cada vez más especializada en el sector terciario en detrimento del resto de sectores. Sus efectos son especialmente notorios a la luz de la evolución que sigue el PIB industrial sobre el PIB total, apreciándose un retroceso del 2% en 19 años (ver figura 1.1).

Peso Industrial sobre el PIB

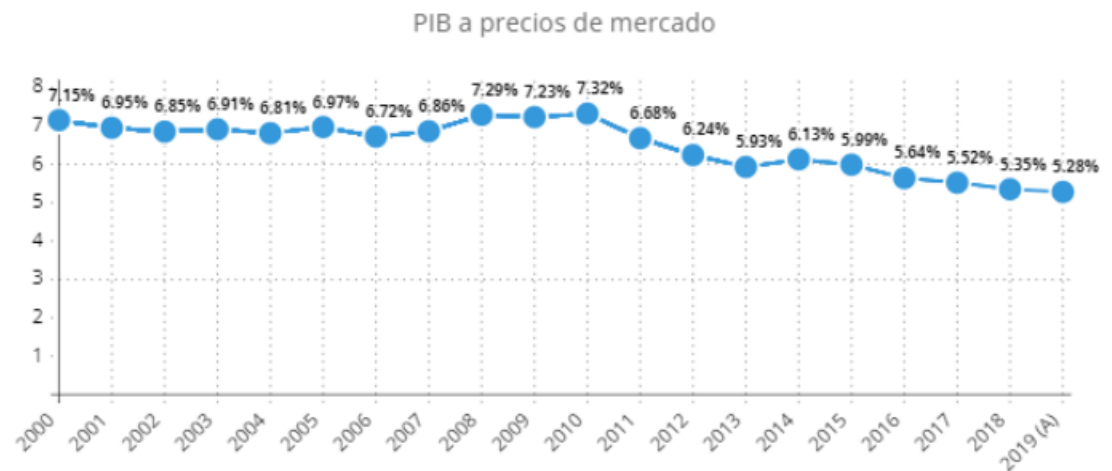


Fig. 1.1.-Contribución del PIB industrial sobre el PIB total de las Islas Baleares.

Ese mismo hecho puede constatarse mediante la evolución del índice de producción industrial¹ que mide la evolución mensual de la actividad productiva de las ramas industriales entre las que se encuentran las extractivas, manufactureras y de producción y distribución de energía eléctrica, agua y gas entre otras. Este indicador elimina la influencia de los precios y refleja la evolución de la cantidad y la calidad y para su obtención se realiza una encuesta mensual a más de 11.500 establecimientos.

Como se observa en las siguientes imágenes, desde el estallido de la burbuja inmobiliaria, el índice ha ido perdiendo enteros hasta llegar a su estabilización en 2015 y posteriormente caer debido a las subsecuentes crisis, en especial, durante la COVID 19. Asimismo, destacar que a pesar de que las Baleares hayan incrementado su población ello no se ha traducido en una mayor producción industrial.

¹ Fuente: Instituto Nacional de Estadística

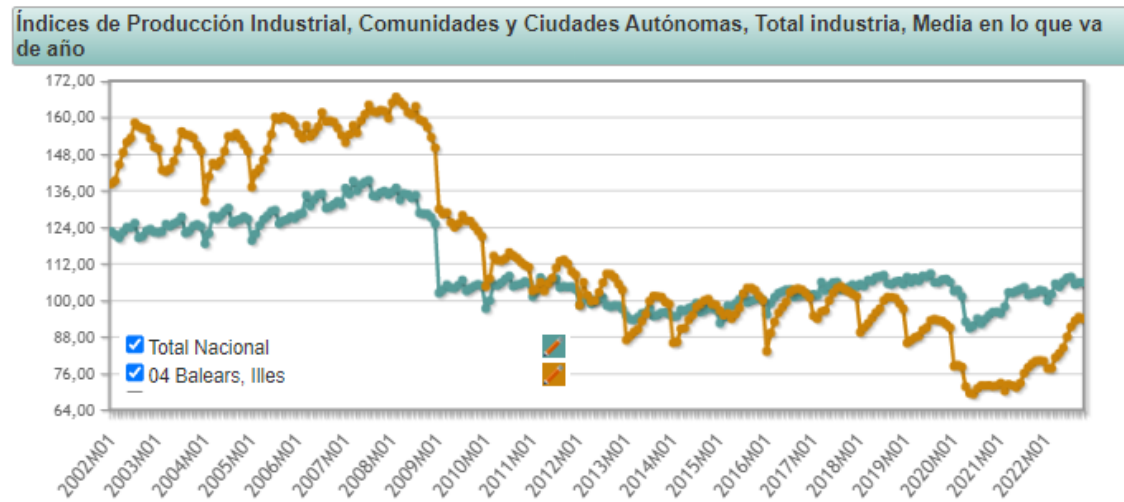


Fig. 1.2.- Índice de Producción Industrial (Estatal y Autonómico)

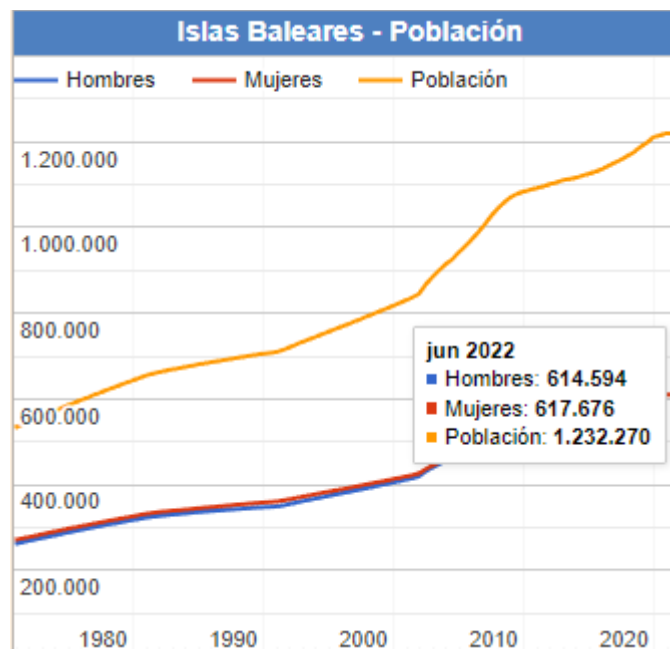


Fig. 1.3.- Evolución poblacional de las Islas Baleares.

Conscientes de este hecho, el gobierno de Baleares inició un Plan de Reindustrialización 2018-2025 dotado con 105 Millones con los objetivos de revertir, entre otros, la paulatina pérdida de peso industrial, evitar la fuerte dependencia del sector turístico, reducir la extrema dependencia de productos esenciales procedentes del exterior y desestacionalizar su mercado laboral. El avance del mencionado Plan se ve frenado por el techo de minimis impuesto.

En efecto, a medida que se impulsan medidas de mayor calado, el escaso tejido industrial se satura de minimis puesto que a estos se deben acumular los correspondientes a las ayudas destinadas a compensar el transporte. Con todo, el límite actual imposibilita la aplicación de políticas más útiles que las destinadas al transporte (creación empresa, incentivos a la inversión...) con la, más que consecuente, imposibilidad de crear mayor progreso al sector industrial.