MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 874/2017, DE 29 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE REGULA EL APOYO OFICIAL EN FORMA DE SUBVENCIÓN AL TIPO DE INTERÉS DE LOS CRÉDITOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES.

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/Órgano proponente	Secretaría General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.	**Fecha**	23/11/2020
Título de la norma	Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques		
Tipo de Memoria	Normal ☐ Abreviada ☒		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Modificación del Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques, y de este modo se da continuidad al instrumento de apoyo financiero para que los astilleros españoles contraten en condiciones de financiación similares a otros países de la UE, de acuerdo con el Reglamento Delegado (UE) nº 2016/155 de la Comisión, de 29 de septiembre de 2015, por el que se modifica el anexo II del Reglamento (UE) nº 1233/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la aplicación de determinadas directrices en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial, toda vez que las ayudas aquí reguladas se muestran imprescindibles para obtener la contratación del buque en el mercado internacional.		
Objetivos que se persiguen	Prorrogar el Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, cuya vigencia finaliza el 31 de diciembre de 2020 con el fin de que esté vigente hasta 31 de diciembre de 2025 e introducir ligeras modificaciones con el fin de mejorar su funcionamiento.		
Principales alternativas consideradas	Dado que la normativa europea que sustenta esta norma continúa vigente, se ha optado por prorrogar con ligeras modificaciones la normativa nacional que recoge el apartado relativo a los préstamos a la construcción de buques con apoyo oficial.		
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			
Tipo de norma	Real Decreto.		
Estructura de la norma	Preámbulo, artículo único que modifica tres artículos y una disposición final del Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques y dos disposiciones finales.		

Informes recabados	-Abogacía del Estado del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. -Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. -Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. -Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. -Informe SGT del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. -Informe requerido por el artículo 28.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, del Ministerio de Hacienda. -Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Están pendientes de recibirse los siguientes informes: -Dictamen del Consejo de Estado.
Trámite de audiencia	De acuerdo con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el Proyecto de real decreto se somete a consulta pública previa. Según lo establecido en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, por guardar relación directa con el objeto del proyecto del real decreto, se recaba directamente la opinión de: El órgano de gestión subsectorial de los astilleros privados españoles, PYMAR, a la Asociación Española de Banca (AEB), a la Confederación Española de Cajas de Ahorro (CECA), a la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), a la Asociación Nacional de Remolcadores de España (ANARE), y a las C.C.A.A. con empresas de construcción naval autorizadas en España para la construcción de buques de casco metálico, País Vasco, Andalucía, Galicia, Asturias, Canarias, Baleares, Cantabria y Murcia. El proyecto de real decreto se somete a audiencia e información pública. Se somete nuevamente a audiencia e información pública debido a cambios producidos con posterioridad.
ANÁLISIS DE IMPACTOS	
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general.	La continuidad del apoyo oficial en forma de subvención al tipo interés de los créditos para la construcción de buques mantenido por el presente proyecto de real decreto tiene un claro impacto positivo sobre el empleo en el sector y sobre las regiones en las que se realiza la actividad productiva, al mantener la competitividad internacional del mismo. Mantiene un impacto positivo en la balanza comercial, dado que el sector de la construcción naval tiene un componente netamente exportador
	En relación con la competencia	☒ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. ☐ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia. ☐ La norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas.	☐ Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada:_____ ☐ Incorpora nuevas cargas administrativas. ☒ No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma ☒ Afecta a los presupuestos de la AGE. ☐ Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	☒ Implica un gasto Se estiman unas concesiones anuales de 37,6 millones de euros, distribuido su gasto a lo largo de las anualidades de los créditos, siendo necesario Techos de Consejo de Ministros. Supone una minoración del gasto presupuestario asociado al pago de las subvenciones que se concedían de conformidad con la normativa que se quiere prorrogar ☐ Implica un ingreso. Cuantificación estimada:_____

IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Negativo ☐ Nulo ☒ Positivo ☐
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	Ninguno	
OTRAS CONSIDERACIONES	Ninguno	

I. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA

El presente proyecto de real decreto modifica el Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques.

Esta memoria se realiza de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, y tiene como fin justificar la necesidad de la aprobación del presente proyecto normativo.

Al ser el alcance de este proyecto normativo muy concreto, singular y perfectamente delimitado, se opta por redactar una memoria abreviada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, ya que no se derivan impactos apreciables en los ámbitos a los que dicho artículo se refiere.

En efecto, las modificaciones aquí introducidas se refieren, a extender la vigencia del Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, hasta el 31 de diciembre de 2025 y a ligeras modificaciones que no afectan a su naturaleza ni significativamente a su funcionamiento.

Se corrige una fecha de presentación de documentación para establecer un criterio más acorde con la realidad observada.
Se actualiza el concepto de “astilleros en España” donde pueden construirse los buques objeto de crédito subvencionable eliminando la necesidad para los astilleros de tener la autorización administrativa prevista en la disposición adicional decimoctava de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, por haber quedado dicha necesidad obsoleta según el artículo 13 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.
Se aumenta, de 100 GT a 250 GT, el tamaño mínimo de buque objeto de crédito subvencionable, así como la potencia mínima de los remolcadores de 365 kW a 1.000 kW, todo ello en consonancia con la eliminación para los astilleros de la necesidad de la autorización administrativa antes comentada, adaptándose de este modo al tipo de buque mayoritario que construyen los astilleros que componen el sector de exportación y con el que compiten internacionalmente.

Por todo lo anterior, se estima que estos cambios no tienen impacto significativo para el beneficiario ni para el funcionamiento de la ayuda más allá del periodo de vigencia, y se considera que no tiene un efecto real de afección a cargas administrativas.

II. BASE JURÍDICA Y RANGO DEL PROYECTO NORMATIVO.

II.1. Título competencial

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.13.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica

II.2. Fundamento legal

El artículo 28.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, dispone que el Gobierno aprobará por real decreto, a propuesta del Ministro competente y previo informe del Ministerio de Hacienda, las normas especiales reguladoras de las subvenciones reguladas en el párrafo c) del apartado 2 del artículo 22 de esta ley.

El real decreto resulta de la modificación del Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques.

Del análisis conjunto de todos los preceptos reseñados debe deducirse la existencia de una fundamentación legal suficiente para la tramitación del proyecto de referencia por parte de este departamento ministerial.

Desde el punto de vista de la legalidad formal, el proyecto también encuentra cobertura en la atribución genérica al Gobierno del ejercicio de la potestad reglamentaria en el artículo 97 de la Constitución, concretada a favor del Consejo de Ministros en el artículo 5.h) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

II.3. Rango legal

De conformidad con el artículo 24.1.c) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y a la vista de lo anteriormente señalado, se estima adecuado el rango del proyecto normativo

Se tramita como real decreto, dado que se trata de una norma que modifica otro real decreto.

III. CONTENIDO Y TRAMITACIÓN DEL PROYECTO NORMATIVO.

III.1. Contenido

El proyecto de real decreto se estructura en un preámbulo, un artículo único que modifica ciertos artículos del Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques y dos disposiciones finales.

Los artículos modificados por el actual proyecto normativo son:

- Artículo 3.1 Se detalla el concepto de astillero en España donde se pueden construir estos buques susceptibles de crédito subvencionado.
- Artículo 5.2 Se detalla la actuación susceptible de ayuda.
- Artículo 11. Se aclara el periodo de presentación de documentación.
- Disposición final cuarta. Se amplía el periodo de vigencia hasta 31 de diciembre de 2025.

Las dos disposiciones finales son:

- Disposición final primera. El título competencial al amparo de lo establecido en la regla 13.ª del artículo 149.1 de la Constitución
- Disposición final segunda. La entrada en vigor, el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

III.2. Tramitación

Trámites realizados.

De acuerdo a la Ley 50/1997, de 27 de noviembre y considerando la Instrucción de la Subsecretaría de Industria, Comercio y Turismo para la elaboración y tramitación de proyectos normativos y la emisión de informes, se tramitó la “Autorización de inicio” por la cual se autorizó el inicio del procedimiento, y se procedió a recabar la opinión de los ciudadanos, organizaciones y asociaciones mediante una consulta pública previa del 13 de enero de 2020 al 3 de febrero de 2020, sin recibir observaciones.

A la petición de informe formulada el 16 de marzo de 2020, por el Director General de Industria y PYME, a la Abogacía del Estado del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, sobre la norma en cuestión, el 18 de marzo de 2020 se reciben los siguientes comentarios:

- Se recomienda sustituir el artículo 3.1 por el siguiente:

"*1. Podrán ser beneficiarios del apoyo oficial a los créditos en forma de subvención al tipo de interés, las entidades financieras o de crédito que concedan créditos para la construcción o transformación de buques en astilleros situados en España, a los denominados "acreditados", donde se encuentran los armadores nacionales o extranjeros, astilleros y terceros, solo cuando sean empresas con capacidad y actividad de construcción o reparación de buques de casco metálico de más de 100GT o transformación de buques de más de 1.000GT, y que así lo acrediten a esta DGIPYME mediante la aportación de la siguiente documentación:*"

- Se recomienda sustituir el artículo 5.8 por:
  "*8. Se entenderá como crédito susceptible de ayuda aquel en el que la entidad financiera o de crédito acredite la entrega al acreditado de la cantidad objeto del crédito para la construcción o transformación del buque, y el acreditado acredite el cumplimiento de las obligaciones de reembolso y costes financieros a él inherentes.*
  Los requisitos que ha de cumplir el crédito para ser susceptible de ayuda son los siguientes:
  a) Que se acredite que el buque ha sido construido y entregado al armador.
  b) Que el importe del crédito se ajuste a la realidad económica de la actividad subvencionada y al periodo constructivo.
  c) Que el tipo de interés del préstamo sea acorde al mercado (teniendo en cuenta el período de amortización y la carencia) y a este tipo de operaciones.
  d) Que las garantías de naturaleza pecuniaria exigidas en su caso al acreditado no excedan del 80 por ciento del importe total del crédito. En la parte que no sean pecuniarias, se podrá constituir cualquier otro tipo de garantía, incluyendo hipotecas, avales, pagarés o cualquier otro tipo de activos financieros."

Respecto a la primera observación de la Abogacía del Estado, teniendo en cuenta su recomendación, se cambia la redacción del artículo 3.1 para mejorar su comprensión.

En cuanto a la segunda observación de la Abogacía del Estado, cabe indicar que su recomendación se basaba en una versión del proyecto de real decreto que incluía modificar el artículo 5.8. Finalmente, dicho artículo no será modificado por el proyecto de real decreto, por lo que no cabe considerar la observación realizada por Abogacía.

Según lo establecido en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, por guardar relación directa con el objeto del proyecto del real decreto, se recabó directamente la opinión de las siguientes organizaciones o asociaciones que agrupan o representan a los afectados por la norma:

- A Pequeños y Medianos Astilleros, Sociedad de Reconversión, S.A. Órgano adscrito al MINCOTUR.
- A la Asociación Española de Banca (AEB)
- A la Confederación Española de Cajas de Ahorro (CECA)
- A la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)
- A la Asociación Nacional de Remolcadores de España (ANARE)

Asimismo, el texto normativo fue publicado en el portal web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y obtener cuantas aportaciones adicionales pudieran hacerse, facilitando al efecto un buzón para su recepción.

Este trámite de audiencia e información pública comenzó el 23 de junio de 2020 y finalizó el 12 de julio de 2020.

Además, este inicio del trámite de audiencia e información pública fue comunicado por el Secretario General de Industria y PYME a las Comunidades Autónomas con empresas de construcción naval autorizadas en España para la construcción de buques de casco metálico (Andalucía, Canarias, Cantabria, Galicia, Islas Baleares, País Vasco, Principado de Asturias y Región de Murcia) el día 7 de julio de 2020.

En cuanto a las respuestas recibidas:

- El 30 de junio de 2020, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) indicó que no tenía observaciones.
- El 8 de julio de 2020 se recibió contestación de la Asociación Española de Banca (AEB) por la cual no realizaba observaciones.
- El 27 de julio de 2020, la Consejería de Empresa, Industria y Portavocía de la Región de Murcia valoró positivamente la tramitación del texto normativo y no realizó observaciones. El resto de las Comunidades Autónomas no realizó observaciones.
- Con PYMAR, órgano dependiente del MINCOTUR, se ha mantenido comunicación continua a lo largo del proceso. Se recibieron observaciones específicas el día 17 de junio de 2020 sobre la exigencia

de cierta documentación a los astilleros, que no son los beneficiarios directos de las ayudas reguladas en este texto normativo, se procedió a contestar que no existían tales exigencias, que correspondían a otro texto normativo también en tramitación, que regula las ayudas de I+D+i del sector de construcción naval, lo que causó la confusión y no se tuvieron en cuenta para este proyecto.

El 28 de julio de 2020, la Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo solicitó la emisión de los oportunos informes acerca del texto normativo, de acuerdo y a los efectos previstos en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

El 31 de julio de 2020, la Subdirección General de Relaciones Internacionales y Cooperación del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo emitió informe en el que concluía lo siguiente: "*En la medida en que esta modificación no afecta al Reglamento nº 1233/2011, la norma proyectada es conforme a la normativa en materia de ayudas de Estado*".

El 6 de agosto de 2020, la Dirección General de Régimen Jurídico Autonómico y Local del Ministerio de Política Territorial y Función Pública emitió informe indicando lo siguiente:

- En cuanto a la adecuación a la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado, no se formulaban observaciones.
- En cuanto a la valoración y observaciones de carácter competencial consideraba que, dado que el real decreto original no fue objeto en su día de controversias competenciales, no se formulaban observaciones al respecto.

El 25 de agosto de 2020, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, se recibió la aprobación previa del Ministerio de Política Territorial y Función Pública, y se informó de que así fuese recogido en la fórmula promulgatoria del real decreto. El texto normativo fue modificado para recoger lo indicado.

El 26 de agosto de 2020, la Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, emitió su informe y en éste indicaba que no se realizaban observaciones al contenido del real decreto.

El 31 de agosto de 2020, la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación emitió informe indicando que, tras consultar las unidades del Departamento, no se presentaban observaciones al proyecto normativo.

En el preceptivo informe, del 17 de septiembre de 2020, de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, que da cumplimiento a lo establecido en el párrafo cuarto del artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se consideró que, desde el punto de vista jurídico, el proyecto se adecúa, con carácter general, a las Directrices de técnica normativa (aprobadas por Acuerdo de Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005), se circunscribe a las competencias del Estado y se ajusta a la legalidad vigente.

Se recibió informe del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de fecha 7 de octubre de 2020, que observaba *que «Debería mejorarse la redacción que se da en el proyecto al artículo 3.1 del Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, la redacción vigente ya adolece de cierta oscuridad, que no resulta superada en el proyecto.»* proponiendo *«…que desapareciera el uso de esta palabra "acreditado" del texto del Real Decreto 874/2017, y se hablara sencillamente de armadores y astilleros, sin que tampoco se entienda quiénes son esos "terceros" a los que se refiere la norma.»,* con lo que propusieron una redacción alternativa.
La realidad de los contratos de construcción naval es que existe la figura del "tercero" en muchos contratos de construcción naval. Este "tercero" puede ser por ejemplo una sociedad de leasing o una agrupación de interés económico que actúa tomando la posición del armador para la financiación de la operación, pero dejando al armador original el control naviero del buque. Se ha optado por no atender estas observaciones para atender de forma más adecuada a la realidad del mercado, además de optar por la forma continuista, mantener el término de "tercero" que ya venía reflejado en la sucesiva normativa comunitaria origen de estas ayudas y no modificar la redacción que ha estado funcionando adecuadamente durante la vigencia del Real Decreto 874/2017 de 29 de septiembre, entendiendo que la figura del "acreditado" queda bien definida.

El 13 de octubre de 2020, con posterioridad a los informes recibidos se introdujeron dos modificaciones en el proyecto normativo que se consideran no sustanciales al no alterar la esencia del mismo:

- Se elimina en el artículo 3.1 la necesidad para los astilleros de tener la autorización administrativa prevista en la disposición adicional decimoctava de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991. Toda vez que la ayuda va dirigida para la construcción de un determinado buque, independientemente de que la empresa astillero que lo lleve a cabo tenga o no tenga autorización administrativa previa, parece más adecuado establecer unos criterios objetivos y claros en el tipo de buque a apoyar, compatible con lo permitido por el acuerdo de créditos a la exportación de la OCDE, criterios que permitan a la vez tanto mantener como beneficiarios indirectos al actual colectivo de astilleros en posesión de la citada autorización administrativa previa como la entrada también a todos aquellos nuevos astilleros que puedan llevar a cabo la construcción de dichos buques, sin discriminación por estas en posesión o no de la autorización anterior. Para ello se decide aumentar, de 100 GT a 250 GT, el tamaño mínimo de buque objeto de crédito subvencionable, así como la potencia mínima de los remolcadores de 365 kW a 1.000 kW, todo ello en consonancia con la eliminación para los astilleros de la necesidad de la autorización administrativa antes comentada, lo que permite mantener al mismo colectivo de astilleros anteriormente contemplados, beneficiarios indirectos y en posesión de la autorización y con capacidad de construcción para dichos buques o remolcadores, así como entrar a cualquier nueva empresa constructora cuando construya o transforme dichos buques. El cambio por tanto no solo no supone ninguna restricción respecto a la versión del texto en consulta pública anterior, sino la apertura a nuevas empresas, de forma más transparente y ordenada, con mayor seguridad jurídica, manteniendo a la vez al anterior colectivo beneficiario. Esta modificación se puso en conocimiento del sector a través de PYMAR recibiendo su aceptación en reunión por videoconferencia el día 30 de septiembre.

El 15 de octubre de 2020 se remitió el proyecto al Ministerio de Hacienda solicitando el informe requerido por el artículo 28.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Se recibió dicho informe, firmado en fecha 11 de noviembre de 2020, sin observaciones más allá de un error formal en el preámbulo el cual fue corregido.

No se ha recibido contestación del Ministerio de la Presidencia, relaciones con las Cortes y Memoria Democrática a quien se solicitó el informe previsto en el

artículo 26.9 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, y en el Real Decreto 1081/2017, de 29 de diciembre, por el que se establece el régimen de funcionamiento de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa a través de su Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, con fecha 28 de julio de 2020.

Una vez sobrepasado el plazo de 15 días hábiles establecido para la emisión de dicho informe, sin que haya sido emitido, se continúa con la tramitación del procedimiento, sin perjuicio de su eventual incorporación y consideración cuando se reciba.

Se somete de nuevo a trámite de audiencia e información pública. Debido a que la tramitación se encuentra en su última fase, y que el fin de la vigencia del real decreto objeto de modificación está próximo, en esta ocasión el plazo del trámite será de siete días hábiles, tal y como permite el artículo 26.6 de la Ley 50/1997 del Gobierno.

Trámites pendientes :

- Dictamen del Consejo de Estado.

  Por último, teniendo en cuenta que el Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, fue dictaminado por el Consejo de Estado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, que dispone que la Comisión Permanente del Consejo de Estado deberá ser consultada en “reglamentos o disposiciones de carácter general que se dicten en ejecución de las Leyes, así como sus modificaciones”, por constituir el real decreto proyectado una modificación de un reglamento o disposición de carácter general que fue objeto de su dictamen, esta Secretaría General Técnica considera que también ha de ser objeto del dictamen del Consejo de Estado.

IV. OPORTUNIDAD DE LA NORMA.

IV.1. Necesidad de la norma

El sector de construcción naval, con capacidad de construcción de buques de casco metálico, está integrado por unas 20 empresas privadas de cierta entidad, repartidas por todo el litoral español, y una empresa pública, NAVANTIA. Estas empresas tienen gran relevancia industrial y productiva en las comunidades

autónomas de Galicia, País Vasco, Asturias, Andalucía y Murcia. También hay astilleros de reparaciones en Canarias, Cantabria y Baleares. Gran parte de los astilleros se encuentran localizados en zonas catalogadas como desfavorecidas por la Unión Europea, con altas tasas de desempleo, lo que hace fundamental la actividad del astillero.

Los astilleros, a día de hoy, son industrias de síntesis, dando cabida en sus instalaciones a numerosas industrias auxiliares especializadas. Esta característica dota al sector de un carácter fuertemente tractor del empleo, ya sea empleo directo, empleo en la industria auxiliar complementaria o empleo inducido. En España trabajan directamente unas 8.000 personas en la construcción y reparación de buques, otras 12.000 personas lo hacen dentro de esas mismas instalaciones, pero con la industria auxiliar, y más de 6.000 desarrollan su trabajo en empresas suministradoras directas, lo que supone un empleo total estimado de unas 25.000 personas.

El sector es intensivo en el uso de nuevas tecnologías, con elevadas inversiones de capital, así como inversiones en I+D+i, aproximadamente el 10% de su facturación, siendo difusor y receptor de desarrollos tecnológicos en otros sectores.

La construcción naval española, por necesidades de mercado, se ha concentrado en buques de mayor contenido tecnológico, de alto valor añadido, y se caracteriza por la construcción de buques prototipos con un diseño conceptual que representa un importante porcentaje del coste total del mismo.

Dado que no es una industria de producción en serie, su producción está orientada y basada en el conocimiento, y mantiene un elevado número de subcontratistas técnicos y con un producto, el buque, que se caracteriza por tener un precio unitario muy elevado y un periodo de producción de entre 1 a 3 años, y que contribuye de modo significativo al desarrollo del tejido industrial.

En la última década, cerca del 70 % del arqueo bruto compensado de la construcción naval de los astilleros nacionales, ha sido destinada a la venta de buques para armadores extranjeros. Este saldo comercial confiere al sector de construcción naval un carácter netamente exportador, con buques capaces de recoger los requerimientos de armadores internacionales, habituados a un alto grado de exigencia en sus especificaciones.

Esta tendencia se ha ido consolidando durante los últimos años alcanzando los astilleros nacionales una media en la exportación de buques de más del 85 % en los últimos 5 años. De hecho, en el año 2018, la contratación de buques para armadores extranjeros llegó a suponer el 90 por ciento de las CGT totales contratadas durante ese año.

Todo este proceso de exigencia y excelencia ha llevado a algún astillero nacional a tener serios problemas e incluso a cerrar, como es el caso de La Naval (Construcciones Navales del Norte, S.L.) lo que ha hecho que la capacidad de construcción de la industria de construcción naval en España se haya visto reducida, aunque no se ha reducido todo lo que se podría esperar ya que el resto de astilleros que permanecen, han incrementado el tamaño y valor de los buques que construyen.

El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo ha venido ofreciendo ayudas en forma de subvención de los intereses de los préstamos a la construcción naval mediante el **Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre**, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques, con un **periodo de vigencia que finaliza el 31 de diciembre de 2020.** Este real decreto recoge el **Reglamento (UE) nº. 1233/2011** del Parlamento europeo y del Consejo relativo a la aplicación de determinadas directrices en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial y sus modificaciones posteriores, a la normativa nacional en lo referido a los créditos a la exportación de buques.

En el difícil contexto actual **sigue resultando necesario** el apoyo oficial al sector en forma de facilidades crediticias a los armadores o terceros, toda vez que **el Reglamento (UE) nº. 1233/2011** del Parlamento europeo y del Consejo **continúa vigente y permite a los astilleros europeos contratar en dichas condiciones.**

La línea de apoyo contenida en este proyecto normativo está formada por los incentivos a la contratación mediante una subvención de hasta 100 p.b. al tipo de interés de los créditos otorgados por las entidades financieras o de crédito a armadores nacionales o extranjeros, astilleros o a terceros para la construcción o transformación de buques en astilleros españoles nuestro país.

Son subvenciones directas y, para su concesión, basta con que se haya firmado un contrato de préstamo y un contrato de construcción o transformación y se cumplan los requisitos exigidos en el real decreto.

Las ayudas a la financiación de la construcción naval en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción naval (partida presupuestaria 20.09.422M.775) se conceden a entidades financieras o de crédito con el fin de que el tipo de interés del crédito al armador, astillero o tercero, para la financiación de la construcción o transformación del buque, tenga un interés menor, equivalente al obtenido en otros países.

La concesión de estas ayudas no tiene efectos restrictivos de la competencia en el mercado. Al contrario, al basarse en una normativa comunitaria, evita distorsiones en la competencia dentro de la Unión Europea. Es más, en caso de no ser utilizada, la industria de construcción naval española estaría en desventaja respecto a otros estados miembros y terceros países de la OCDE.

Asimismo, el carácter de concesión directa también permite evitar la distorsión dentro del mercado nacional al asegurar el mismo apoyo a todos los contratos de todas las empresas constructoras, estableciendo la certidumbre necesaria para la contratación en el mercado internacional.

El presente proyecto de real decreto recoge la **modificación de la fecha de vigencia** del Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, del 31 de diciembre de 2020 al 31 de diciembre de 2025 y se detalla el concepto de astillero en España donde se pueden construir estos buques susceptibles de crédito subvencionado También recoge una modificación de una fecha de recepción de documentación de liquidación más acorde con el procedimiento habitual en la tramitación de estas ayudas.

IV.2. Objetivo

Prorrogar el Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, cuya vigencia finaliza el 31 de diciembre de 2020 a propósito de que esté vigente hasta 31 de diciembre de 2025, e introducir ligeras modificaciones al objeto de mejorar su funcionamiento.

Esta prórroga se materializa con el fin de dar continuidad al instrumento de apoyo financiero recogido en Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, para que los astilleros españoles contraten en condiciones de financiación similares a otros países de la UE, de acuerdo con el Reglamento (UE) n° 1233/2011 del

Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la aplicación de determinadas directrices en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial y sus modificaciones posteriores, toda vez que las ayudas aquí reguladas se muestran imprescindibles para obtener la contratación del buque en el mercado internacional.

IV.3. Justificación de la concesión directa de las ayudas.

Las subvenciones reguladas en el real decreto se establecen como un derecho del peticionario que reúna las condiciones para su concesión, es decir, no concurre con ningún otro para obtenerlas, ya que por el mero hecho de realizar el comportamiento establecido en la norma y cumplir las condiciones y los requisitos exigidos, se deberá conceder la subvención siempre que las ayudas previamente concedidas no hayan sobrepasado la cantidad del presupuesto disponible, lo que determina que sean procedimientos iniciados a solicitud del interesado, a diferencia del procedimiento de concurrencia competitiva que es un procedimiento que se inicia de oficio, de acuerdo con el artículo 23 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Esta circunstancia no hace posible su convocatoria pública en concurrencia competitiva, que es el procedimiento ordinario para la concesión de subvenciones.

Se recurre a la concesión directa en tanto en cuanto la concurrencia competitiva se muestra totalmente inadecuada para este tipo de actuación de fomento. En efecto, una convocatoria por concurrencia competitiva requeriría establecer unos criterios que permitieran evaluar las solicitudes y ordenarlas por orden de prelación. Esto exigiría esperar a que finalizase el plazo para presentar solicitudes y en caso de existir más demanda que presupuesto disponible, establecer una ordenación, con la problemática añadida de que todos los contratos tendrían las mismas condiciones que son las establecidas en Reglamento de la UE, con lo que quedarían contratos de financiación de buques firmados sin conocer la realidad de sus condiciones de financiación, quedando por tanto en desventaja evidente ante contratos firmados en otros países de la UE que si pueden ofrecer esas condiciones de financiación además de conocerlas previamente a la firma de un contrato de construcción.

Dicho mecanismo sería absolutamente inadecuado para la consecución de la finalidad perseguida, que es el fomento de la contratación de buques en astilleros nacionales, aplicando las medidas acordadas en seno de la OCDE, convertidas en reglamento de la UE, que sí pueden aplicarse en el resto de los países miembros. Se requiere, para lograr el objetivo, que el armador y el astillero

tengan la certeza en el mismo momento firmar el contrato, de construcción/transformación del buque, de las condiciones de financiación del mismo.

Existen peculiares razones de interés público, social y económico para el desarrollo de actuaciones de impulso a la construcción naval mediante la concesión de subvenciones directas, como son el efecto tractor en el empleo, directo e inducido, con un componente muy fuerte en las regiones en las que las unidades productivas están localizadas, el carácter innovador de la actividad y su componente exportadora, así como ofrecer al sector las mismas condiciones de financiación ofrecida por el resto de países a sus astilleros. Por ello a estas ayudas les resulta de aplicación lo previsto en el artículo 22.2.c) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, relativo a las ayudas en régimen de concesión directa, siendo preciso un real decreto que, de conformidad con el artículo 28.2 de la referida ley, apruebe las normas especiales de las subvenciones reguladas en el citado artículo 22.2.c).

IV.4. Alternativas.

Dado que la normativa europea que sustenta esta norma continúa vigente, se ha optado por prorrogar con ligeras modificaciones la normativa nacional que recoge el apartado respecto a los préstamos a la construcción de buques con apoyo oficial.

V. NORMAS DEROGADAS POR EL PROYECTO NORMATIVO.

No se deroga ninguna norma ni se altera otra aparte del mencionado Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques.

VI. IMPACTO PRESUPUESTARIO.

El procedimiento de concesión se realizará con los medios personales de la DGIPYME, no generando incremento de dotaciones, ni retribuciones, ni otros costes de personal respecto a la legislación vigente.

Dado el carácter de los créditos subvencionados (créditos OCDE a 12 años), el pago de la ayuda en forma de subvención al tipo de interés se reparte en un número de anualidades que excede de los cuatro años marcado por la Ley General Presupuestaria, siendo por tanto necesaria la autorización por Consejo de Ministros de un escenario de techos presupuestarios.

La partida presupuestaria asignada para esta ayuda es la partida presupuestaria 20.09.422M.775. Por acuerdo del Consejo de Ministros de 29/07/2016 se dotó la partida para satisfacer las necesidades que surjan por contrataciones previstas hasta finales de 2020. Paralelamente a la tramitación de este proyecto normativo se está tramitando una propuesta de autorización de gastos plurianuales para atender las concesiones previstas hasta 31 de diciembre de 2025.

Está previsto que estos expedientes que devenguen subvención hasta el año 2039, puesto que son créditos a 12 años a los que hay que sumar el periodo de construcción del buque. De ahí que el compromiso de gasto, de los buques contratados hasta 2025, devengue subvención hasta 2039.

Se estiman unas concesiones de ayudas por importe anual de 37,6 millones de euros que se pagaran a lo largo de la vida del crédito, con la distribución que defina el propio crédito. Supone una minoración estimada de un 11,8% del gasto presupuestario asociado al pago de las subvenciones que se concedían de conformidad con la normativa anterior, cuya media de concesión anual fue de 42,6 millones de euros. Esta minoración se debe al cierre de algunos astilleros que tuvieron expedientes con concesión en este periodo.

VII. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre hombres y mujeres y el artículo 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se informa que este real decreto, no tiene, ni en el fondo ni en la forma, impacto de género y, obviamente, no contiene disposición alguna que pudiera favorecer situaciones de discriminación por razón de género. Desde este punto de vista el impacto es

nulo. No existen desigualdades normativas, en relación a la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres, en la redacción del proyecto normativo.

VI. OTROS IMPACTOS

- Impacto en la infancia y en la adolescencia.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, procede analizar el impacto de la norma en la infancia y en la adolescencia, significándose que de sus contenidos no se deduce impacto alguno a este respecto, que debe en consecuencia calificarse como nulo.

- Impacto en la familia

Según lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, debe analizarse el impacto de la norma proyectada en la familia. No se aprecia que de sus contenidos pueda deducirse incidencia alguna a este respecto, por lo cual el impacto en la familia debe calificarse como nulo.

-**Impacto en materia de accesibilidad universal de las personas con discapacidad**.

De acuerdo Ley General sobre los derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, se estima que desde el punto de vista de la accesibilidad universal de las personas con discapacidad el proyecto normativo no tendrá impacto.