



MINISTERIO
DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y TURISMO.

COMISIONADO ESPECIAL PARA EL PERTE PARA EL
DESARROLLO DE UN ECOSISTEMA PARA LA
FABRICACIÓN DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO Y
CONECTADO

**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL
DECRETO POR EL QUE SE REGULA LA CONCESIÓN DIRECTA DE AYUDA EN 2023
PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS INNOVADORES RELACIONADOS CON
MODELOS, SISTEMAS Y COMPONENTES DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y VEHÍCULOS
ELÉCTRICOS DE PILA DE COMBUSTIBLE DE HIDRÓGENO PARA AVANZAR EN EL
PROCESO DE DESCARBONIZACIÓN Y MANTENER LA COMPETITIVIDAD DEL
ECOSISTEMA DE AUTOMOCIÓN**

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/Órgano proponente	Ministerio de Industria, Comercio y Turismo / Comisionado especial para el PERTE para el desarrollo de un ecosistema para la fabricación del Vehículo Eléctrico y Conectado	Fecha	12/06/2023
Título de la norma	Proyecto de Real Decreto por el que se regula la concesión directa de ayuda en 2023 para el desarrollo de proyectos innovadores relacionados con modelos, sistemas y componentes de vehículos híbridos y vehículos eléctricos de pila de combustible de hidrógeno para avanzar en el proceso de descarbonización y mantener la competitividad del ecosistema de automoción.		
Tipo de Memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Concesión de subvenciones, en régimen de concurrencia no competitiva, para proyectos de I+D+i, o de inversión para PYMES que desarrollen modelos, sistemas y componentes de vehículos híbridos y vehículos eléctricos de pila de combustible de hidrógeno, excluyendo lo relacionado con baterías de plomo, realizados por entidades con personalidad jurídica propia que no formen parte del sector público.		

<p>Objetivos que se persiguen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar una nueva industria de automoción para una nueva movilidad, en línea con los principios básicos de la UE de transformación digital y medioambiental. • Accionar una transición ordenada y progresiva hacia la descarbonización que permita alcanzar la reducción del 100% de emisiones de CO₂ para ciertos vehículos nuevos en 2035. • Impulso a la modernización y la transformación del tejido industrial, la mejora de la resiliencia social y económica reduciendo la dependencia exterior de determinadas producciones. • Creación y consolidación de empleo de calidad, atrayendo perfiles de alto contenido tecnológico. • Conversión del sector industrial del automóvil y sus servicios conexos en la punta de lanza de una corriente transformadora del sistema productivo aprovechando las sinergias de los ecosistemas productivos del vehículo híbrido y eléctrico. • Potenciar el desarrollo de modelos, sistemas y componentes de vehículos híbridos y vehículos eléctricos de pila de combustible de hidrógeno • Incremento de la resiliencia y la capacidad competitiva a medio y largo plazo de las empresas del sector; mejora de la competitividad en los mercados internacionales.
<p>Principales alternativas consideradas</p>	<p>a) No hacer nada.</p> <p>b) Convocatoria mediante un procedimiento de concurrencia no competitiva.</p>
<p>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</p>	
<p>Tipo de norma</p>	<p>Real Decreto conforme al artículo 28.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.</p>
<p>Estructura de la Norma</p>	<p>Este real decreto se estructura en seis capítulos, veintiséis artículos, dos disposiciones adicionales, tres disposiciones finales y cuatro anexos.</p>
<p>Informes recabados</p>	<p>Se recabará informe de la Abogacía del Estado e Informe de la Intervención Delegada en el Departamento.</p> <p>De igual manera, en aplicación del artículo 28.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, se ha recabado el informe previo del Ministerio de Hacienda y Función Pública y la aprobación previa en virtud del artículo 26.5, párrafo quinto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre</p>

Trámite de audiencia	Se ha sometido al trámite urgente de audiencia e información pública del xx de junio al xx de junio de 2023.	
ANALISIS DE IMPACTOS		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	El presente 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, y el artículo 149.1.15ª que atribuye al Estado la el fomento y la coordinación general de la investigación científica y técnica..	
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general.	Para el conjunto del programa se movilizarán 200 M€ con un empleo entre 900 y 1.860 puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas.	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada: 5.708 euros por solicitud: 251.635 € en total. <input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.

	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma Afecta a los presupuestos de la AGE.</p> <p><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Implica un gasto. Cuantificación total de 40 M€ de capítulo 7.</p> <p><input type="checkbox"/> Implica un ingreso. Cuantificación estimada: _____</p>
IMPACTO DE GÉNERO	<p>La norma tiene un impacto de género</p>	<p>Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/></p>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	<p>La norma tiene un impacto positivo en materia de medio ambiente y de transformación digital</p>	
OTRAS CONSIDERACIONES	<p>La norma se incardina en el crédito extraordinario fijado en el artículo 64 del Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre, de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad.</p>	

I. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

1. MOTIVACIÓN

Entorno internacional

Desde ya hace algunos años, la Unión Europea y los gobiernos nacionales han tomado conciencia de la necesidad de situar en un primer plano a la política industrial.

Recientemente, la Comunicación COM (2020)102, “Una nueva estrategia industrial para Europa”, del 10 de marzo, considera que los próximos 5 años son decisivos para habilitar las condiciones necesarias para el profundo cambio que la industria europea, y la española, necesitan: ir hacia **una industria competitiva, digitalizada y climáticamente neutral**, arraigada en el modelo social europeo, que cree empleos de calidad y contribuya a la soberanía económica de la UE, poniendo el foco en **los ecosistemas industriales**. Esta nueva estrategia identifica siete puntos esenciales para acometer la necesaria transformación: i) profundización en el mercado único digital; ii) defender un LPF global; iii) apoyar a la industria para alcanzar la neutralidad climática; iv) construir una economía circular; v) innovación industrial; vi) habilidades, capacitación y formación; vii) inversión y financiación.

Se reconoce que se precisa realizar grandes esfuerzos para adaptarse a los desafíos y aprovechar las enormes oportunidades que brinda la nueva era industrial caracterizada por la aceleración del ritmo de las transformaciones económicas, sociales y medioambientales. La innovación, la automatización y los procesos productivos sofisticados son la base de las estrategias industriales de éxito y han demostrado ser fundamentales en el mantenimiento de una posición de liderazgo.

En el contexto de la crisis sanitaria derivada del COVID-19, la Unión Europea a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, ha realizado 2 avances que motivan todavía más la necesidad de esta medida:

1. De una parte, se han habilitado fondos a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), para apoyar a los Estados Miembros (EEMM) en su recuperación. En ese contexto los EEMM deben elaborar planes enfocados hacia las prioridades de la UE.
2. Por otra parte, la Comisión actualizó la nueva estrategia industrial en mayo de 2021 para reforzar la resiliencia del mercado único y asegurar el liderazgo de la UE en la doble transición. En ella, reconoce la importancia del seguimiento de 14 ecosistemas industriales, entre los que se encuentra el de la movilidad, transporte y **automoción**.

Las tensiones geopolíticas actuales y las decisiones adoptadas en materia de política industrial por parte de otras economías desarrolladas, han generado un principio de reacción en lo que al régimen de ayudas de estado compatibles con el mercado interior se refiere en el seno de la Unión Europea, que ha iniciado un proceso para ampliar el margen disponible que tienen los

Estados Miembros para apoyar políticas industriales mediante el despliegue de sistemas de incentivos económicos a los operadores económicos privados.

Situación en España

Importancia del sector

Analizadas las cadenas de valor industriales, la de la industria de la automoción, juega un papel estratégico y con gran efecto tractor por su peso en el PIB nacional, su aportación en el empleo directo e indirecto, su efecto arrastre sobre el resto de sectores económicos, su aportación a la balanza comercial y en la inversión en innovación que se refleja en una constante mejora de competitividad, así como un fuerte componente vertebrador del territorio español.

En el ámbito nacional, el sector de la automoción representa de forma directa, el 11,4% del VAB de toda la economía española y un 10,95% de la cifra de negocios del total industrial, siendo el segundo sector industrial en España después de la alimentación. Es el tercer sector industrial por inversión en I+D, representando más del 10 % del total de la industria española.

En clave internacional¹, España es el segundo fabricante europeo de vehículos y el noveno a nivel mundial. Más del 80% de los vehículos fabricados en España en 2019 se exportaron. Es el cuarto sector exportador tras bienes de equipo, alimentación y química, representando el 14,8% del total de las exportaciones españolas, con un claro efecto tractor en otras industrias como la del refino, siderurgia y bienes de equipo.

Genera un fuerte efecto multiplicador sobre la actividad económica: por cada euro de demanda de productos del sector, se generan 3,1 en el conjunto de la economía, uno de los ratios más altos de toda la industria. Este efecto tractor se aprecia también en el empleo. Se estima que por cada puesto de trabajo directo en las fábricas de vehículos se crean cuatro en las fábricas de componentes y entre siete y ocho en el sector servicios. Un 7,18% del total de los ocupados industriales pertenecen al sector de automoción². Cerca de 2 millones de puestos de trabajo están ligados a la industria del automóvil y de ellos 300.000 son empleos directos. En el caso de la remuneración por asalariado y la productividad, se sitúa, respectivamente, un 11% y un 7% por encima de los valores medios del sector industrial.

Además, es un sector con un fuerte componente vertebrador del territorio español, porque cuenta con 17 fábricas repartidas en diez Comunidades Autónomas que a su vez impulsan una fuerte red de proveedores y fabricantes de componentes con más de 1.000 empresas, con el consiguiente efecto inducido en la economía de esas zonas.

Necesidad de transformación del ecosistema de automoción

¹ Sector de la Automoción en España (investinspain.org)
<https://www.investinspain.org/es/sectores/automocion-movilidad>

² Fuente: Fichas Sectoriales (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo).

Hasta ahora la cadena de valor tradicional de la automoción ha sido una cadena de valor lineal cuya dinámica venía determinada por los fabricantes. Sin embargo, esta configuración está cambiando radicalmente ya que se va hacia soluciones integrales que conformen ecosistemas colaborativos e interdependientes.

Se trata, además, de una cadena de valor que tiene que transformarse en el futuro próximo, dentro de un profundo cambio de paradigma en el ecosistema de la movilidad, que se basa en las bajas emisiones y la digitalización. Es, por lo tanto, un proyecto de carácter estratégico para la economía española que requiere de un acercamiento holístico que desborda las de estricto carácter industrial y que deben ser acometidas también desde otros ámbitos, muchos de ellos novedosos, para conseguir el objetivo último: una nueva industria de automoción para una nueva movilidad que cumpla con los principios básicos de la UE de transformación digital y medioambiental. La movilidad sostenible debería incorporar la promoción del uso de modos de transporte más limpios y eficientes, el transporte público, y los desplazamientos a pie. También reducir la dependencia de los combustibles fósiles y fomentar el uso de fuentes de energía renovable en el sector del transporte. Además, implicaría el diseño de infraestructuras y espacios urbanos que sean accesibles, seguros y propicios para la movilidad activa y el transporte público, fomentando la integración de diferentes modos de transporte, facilitando la intermodalidad y promoviendo la planificación urbana orientada hacia las personas. Todo ello en línea con los principios básicos de la UE de transformación digital y medioambiental, con objetivos ambiciosos como la reducción del 100% de emisiones de CO₂ para ciertos vehículos nuevos en 2035 negociada en el paquete “Fit for 55”.

Toda la cadena de valor de la automoción tiene un papel clave en el proceso de transformación del modelo productivo en torno a la movilidad sostenible y conectada con un enorme potencial económico, laboral y de competitividad.

Apoyo temporal al desarrollo del vehículo híbrido y el desarrollo de vehículos eléctricos con pila de hidrógeno

A pesar de que la transición hacia el vehículo eléctrico se está produciendo a nivel mundial, existen aún algunas dificultades actuales que pueden retrasar el proceso de transición, especialmente el desarrollo de una infraestructura de carga, las limitaciones en la autonomía o el tiempo de recarga, y la existencia de un cuello de botella tanto en materias primas, como en la fabricación de baterías. Todo esto hace que, sea inviable pensar en un cambio inmediato del vehículo tradicional al eléctrico.

Por ello, los vehículos híbridos pueden considerarse como un importante medio hacia una descarbonización ordenada y progresiva hasta alcanzar el horizonte 2035. En general, constan de una combinación entre un motor de combustión interna, baterías y uno o dos motores eléctricos, dependiendo de la configuración (serie, paralelo o serie-paralelo). Su principal ventaja es un mejor rendimiento de la planta de potencia, con la correspondiente reducción en el consumo de combustible y, por consiguiente, de CO₂ y de emisiones contaminantes, garantizando, al mismo tiempo, una autonomía y comportamiento adecuados. A mayores, es de destacar su tecnología madura, su capacidad de facilitar una transición suave hacia los vehículos

eléctricos y la diversidad de opciones disponibles. Adicionalmente, y aunque el estado del arte de los vehículos híbridos ha evolucionado significativamente en los últimos años, se espera que continúe avanzando con nuevas posibilidades de innovación, que pueden tener importantes sinergias en el desarrollo del vehículo eléctrico, como por ejemplo los avances en optimización de la gestión de energía (control de potencia o frenos regenerativos), o los sistemas de control y monitorización, entre otros.

Respecto a los vehículos eléctricos de pila de combustible de hidrógeno, se consideran que tiene un gran potencial para su incorporación en los trenes de propulsión de vehículos de cero emisiones, muy relacionados con el desarrollo de la producción de hidrógeno verde. Además, se plantea como una alternativa de futuro, ya que es posible que haya espacio para la coexistencia de vehículos movidos por hidrógeno y vehículos eléctricos, cada uno tiene sus propias ventajas y aplicaciones específicas. Existen importantes sinergias que pueden impulsar la transición hacia una movilidad más sostenible y respaldar el crecimiento de los vehículos eléctricos en todas sus formas, como por ejemplo en aspectos de tecnología de celdas de combustible, infraestructura de hidrógeno, almacenamiento de energía, investigación en materiales y eficiencia, y no menos importante conciencia pública y aceptación social. En el ámbito de la I+D+i, hay mucho campo en el ámbito de la eficiencia y reducción de costes de los sistemas de celdas de combustible, el almacenamiento y distribución de hidrógeno, o el refuerzo en la producción de hidrógeno verde.

La complejidad de una transformación hacia el vehículo eléctrico y conectado de forma ordenada y progresiva, así como su vinculación al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, aconsejaron la creación de una arquitectura institucional reforzada, que se materializó a través del Real Decreto 13/2023, de 23 de enero, por el que se modifican el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y el Real Decreto 998/2018, de 3 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, en la creación de la figura del Comisionado especial para el PERTE para el desarrollo de un ecosistema para la fabricación del Vehículo Eléctrico y Conectado.

En concreto, el artículo 12.1.g) de este real decreto establece entre sus funciones la de realizar cuantas actuaciones en relación con el desarrollo del ecosistema para la fabricación del vehículo eléctrico y conectado y la consecución de sus objetivos resulten precisas, incluyendo, en su caso, la correcta ejecución de fondos, asignados en esta materia. En concreto la elaboración, gestión y seguimiento de programas y actuaciones destinados al desarrollo del ecosistema del vehículo eléctrico y conectado.

La convocatoria de ayuda regulada mediante este real decreto, se incardina claramente en el desarrollo de dicho ecosistema, y es una pieza colateral para entender el proceso de transición hacia el vehículo eléctrico y conectado por los motivos explicados en anteriormente y que se resumen en la necesidad de promover transitoriamente tecnologías alternativas o complementarias con evidentes sinergias y funcionalidades prácticas que potenciarán una transformación ordenada y progresiva.

2. OBJETIVO

El objetivo principal de esta norma es avanzar hacia una descarbonización ordenada y progresiva, que supla los desafíos y obstáculos del desarrollo del vehículo eléctrico, y habilite en paralelo una evolución tecnológica compatible

La consecución de este objetivo supondrá en términos de impacto:

- Avanzar hacia nuevas posibilidades de innovación en el ámbito de los vehículos híbridos enchufables, que puedan tener importantes sinergias en el desarrollo del vehículo eléctrico, como por ejemplo los avances en optimización de la gestión de energía (control de potencia o frenos regenerativos), o los sistemas de control y monitorización, entre otros
- Desarrollar el potencial de los vehículos eléctricos de pila de combustible de hidrógeno para su incorporación en los trenes de propulsión de vehículos de cero emisiones, muy relacionados con el desarrollo de la producción de hidrógeno verde.
- Aprovechar las sinergias que pueden impulsar la transición hacia una movilidad más sostenible y respaldar el crecimiento de los vehículos eléctricos en todas sus formas, como por ejemplo en aspectos de tecnología de celdas de combustible, infraestructura de hidrógeno, almacenamiento de energía, investigación en materiales y eficiencia, y no menos importante conciencia pública y aceptación social.
- Potenciar las actuaciones en el ámbito de la I+D+i, relacionadas con la eficiencia y reducción de costes de los sistemas de celdas de combustible, el almacenamiento y distribución de hidrógeno, o el refuerzo en la producción de hidrógeno verde.

3. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Se han estudiado las siguientes alternativas:

a) No hacer nada.

No convocar estas ayudas supondría malgastar un coste de oportunidad desde un doble punto de vista:

- Activando proyectos que contribuyan a soslayar o mitigar los cuellos de botella detectados en el proceso de transición hacia el vehículo eléctrico y conectado, dando coherencia a la estrategia general del PERTE del vehículo eléctrico y conectado
- No ejecutando los créditos extraordinarios para desarrollo de proyectos innovadores en el sector de la automoción para 2023, recogidos en Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre, de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad.

b) Convocatoria mediante un procedimiento de concurrencia simple

Se detectan como aspectos claves de esta convocatoria la urgencia, y la especificidad. La urgencia queda motivada por la necesidad de activar proyectos que contribuyan a soslayar o mitigar los cuellos de botella detectados en el proceso de transición hacia el vehículo eléctrico y conectado, dando coherencia a la estrategia general del PERTE del vehículo eléctrico y conectado. Esta situación tuvo su reflejo en la aprobación mediante Real Decreto-ley 20/2022,

de 27 de diciembre, de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad, de la concesión de créditos extraordinarios para desarrollo de proyectos innovadores en el sector de la automoción para 2023. En cuanto a la especificidad, la convocatoria se orienta hacia un mercado muy concreto dentro del sector de la automoción, de tamaño mediano o pequeño y ayudas limitadas, con un nicho de beneficiarios reducido. En resumen, se trata de seleccionar directamente proyectos de I+D+i de alto potencial, que estimulen la generación de avances científicos y tecnológicos, así como el desarrollo de nuevas soluciones que beneficien a la sociedad en general. Adicionalmente, y por dicha especificidad, se prevé cada proyecto será muy diferente entre sí, de forma que no se darán unas condiciones, que permitan una valoración de proyectos con los criterios usuales que se establecen en una concurrencia competitiva.

Todo lo anterior, justifica razones de interés público, y económico que dificultan su convocatoria pública ordinaria, y motiva que este real decreto establezca un sistema de concesión de ayuda mediante concurrencia simple.

4. ADECUACIÓN A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN

La presente norma se ajusta a los principios de buena regulación del artículo 129 de Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que establece que, en el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria, las Administraciones Públicas actuarán de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia.

Así, de acuerdo con los principios de necesidad y eficacia, la iniciativa se fundamenta en el interés general que supone generar condiciones que permitan garantizar una financiación de las iniciativas industriales que mejoren la competitividad del sector. Esto se sustenta por la importancia que tiene para un país el poseer un sector industrial potente, ya que las naciones que lo tienen son capaces de afrontar las crisis en mejores condiciones, con empleos más estables y mejores salarios; así como adicionalmente los impactos esperados en la economía, el empleo, y la vertebración del territorio que han sido descritos anteriormente.

La norma es acorde con el principio de proporcionalidad al contener la regulación imprescindible para lograr el objetivo de garantizar los fines perseguidos, imponiendo solo las condiciones que establece la normativa europea (Reglamento General de Exención por Categorías), y la española (Ley General de Subvenciones y su Reglamento).

Igualmente, se ajusta al principio de seguridad jurídica, siendo coherente con el derecho de la Unión Europea y el resto del ordenamiento jurídico, siguiendo los principios de claridad y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las empresas. Para asegurarlo, la norma dispondrá de todos los informes necesarios de los Servicios Jurídicos del Estado.

En cuanto al principio de transparencia, se dará toda la participación pública exigida en el proceso de tramitación, el proceso de selección establece unos criterios de admisión y evaluación de las solicitudes que son objetivos, públicos y conocidos previamente, muchos de los cuales son de cálculo automático, de forma que se deje el menor peso de la evaluación al criterio del evaluador.

Por último, en relación con el principio de eficiencia se cumple al realizar convocatorias a nivel nacional, de modo que el esfuerzo de las administraciones se reduce, pudiendo efectuar economías de escala y asegurando que los criterios utilizados son los mismos, independientemente del origen de la solicitud; por otra parte, esta norma no impone carga administrativa que no se encuentre justificada y resulte la mínima y, en todo caso, proporcionada, en atención a la situación existente y la necesidad de garantizar el principio de eficacia en la aplicación de las medidas adoptadas.

II. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.

1. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

El proyecto de orden de referencia se estructura en un preámbulo, 6 capítulos, un total de 26 artículos, 3 disposiciones finales y 4 Anexos.

- a) El capítulo I, referido a las disposiciones relativas al ámbito de aplicación y beneficiarios, está constituido por los artículos 1 a 5, donde se regulan los objetivos, el ámbito temporal y la disponibilidad presupuestaria asociada, y las condiciones y obligaciones que deben cumplir los beneficiarios.
- b) El capítulo II, constituido por los artículos 6 a 9, se refiere a las actuaciones, y regula los tipos de actuaciones financiadas, los gastos financiados, los requisitos exigibles a los proyectos que puedan recibir ayuda y el plazo de realización de dichos proyectos.
- c) El capítulo III, constituido por los artículos 10 a 12, se refiere a la ayuda, y regula los tipos de actuaciones financiadas, los gastos financiados, los requisitos exigibles a los proyectos que puedan recibir ayuda y el plazo de realización de dichos proyectos.
- d) El capítulo IV, constituido por los artículos 13 a 15, se refiere a los órganos gestores de la ayuda, y regula la Comisión de Evaluación y el Comisionado especial para el PERTE para el desarrollo de un ecosistema para la fabricación del Vehículo Eléctrico y Conectado.
- e) El capítulo V, constituido por los artículos 16 a 21, se refiere al procedimiento de concesión, y regula la forma de realizar la solicitud, instrucción del procedimiento, tramitación, resolución y pago, y los recursos.
- f) El capítulo VI, constituido por los artículos 22 a 26, se refiere a la ejecución de las inversiones, y regula las modificaciones de resolución, la justificación y comprobación de la realización de las inversiones y criterios de graduación de los posibles incumplimientos.
- g) Existen 2 disposiciones adicionales:

- La primera se refiere al no incremento del gasto público por la Comisión de Evaluación
- La segunda se refiere al no incremento de los gastos de personal por las medidas incluidas en la norma

h) Existen 3 disposiciones finales:

- La primera se refiere al título competencial para el desarrollo normativo.
- La segunda, relativa al régimen jurídico.
- La tercera, relativa a la entrada en vigor de esta orden.

i) La orden incorpora 4 anexos y se refieren a la definición de actuaciones que tienen relación directa con el vehículo híbrido y vehículo eléctrico de pila de combustible de hidrógeno, los rangos de puntuación de la viabilidad económica y financiera y la memoria de proyectos presentados..

2. ANÁLISIS JURÍDICO

La norma adopta la forma de Real Decreto conforme al artículo 28.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Se entiende que cumple todos los requisitos de contenido establecidos en la citada ley para una Orden de Bases.

3. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

Se recabarán los siguientes informes:

- Informe de la Abogacía del Estado en el Departamento.
- Informe de la Intervención Delegada en el Departamento
- Trámite de participación pública
- Informe de la Secretaría General Técnica.
- De igual manera, en aplicación del artículo 28.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, se recabará el informe previo del Ministerio de Hacienda y Función Pública y la aprobación previa en virtud del artículo 26.5, párrafo quinto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre

III. ANÁLISIS SOBRE LA ADECUACIÓN DE LA NORMA PROPUESTA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIA.

Las bases de las ayudas reguladas en esta orden se dictan al amparo del artículo 149.1.13ª y 15ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y para el fomento y la coordinación general de la investigación científica y técnica.

Sobre el amparo al artículo 149.1.13ª de la Constitución Española, se señala que el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo es el Departamento de la Administración General del Estado

encargado de la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia económica y de reformas para la mejora de la competitividad, de desarrollo industrial y de la pequeña y mediana empresa, de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación en todos los sectores, de política comercial y de apoyo a la empresa, así como del resto de competencias y atribuciones que le confiere el ordenamiento jurídico. La gestión que la Administración General del Estado realiza de esta financiación, permite introducir un adecuado nivel de competencia, así como una planificación racional y eficaz de la misma.

Cabe indicar que no es posible establecer a priori un esquema de distribución territorial del gasto, pues tal distribución debe basarse en una previsión de demanda de ayuda que es desconocida en general. Resulta imposible anticipar un criterio claro de distribución de los fondos adscritos a la convocatoria entre las distintas Comunidades Autónomas.

Sobre el amparo al artículo 149.1.15ª de la Constitución Española, el Estado cuenta con competencias exclusivas en materia de fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica a ejecutar por las empresas industriales, siguiendo la doctrina sentada por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional en relación al alcance material y funcional de la competencia que el artículo 149.1. 15ª de la Constitución reserva al Estado.

El Tribunal Constitucional ha declarado que “resulta conforme a la Constitución que el Estado regule, al amparo del citado art. 149.1.15 CE, las condiciones de otorgamiento de subvenciones en definitiva correctamente ordenadas al fomento de la investigación y desarrollo de innovaciones técnicas en el sector textil y de la confección” (STC 190/2000, de 13 de julio, FJ 12; en parecidos términos, STC 175/2003, de 30 de septiembre, FJ 8). Según se recordó en la STC 90/1992, FJ 2 A), “la competencia estatal en la materia de investigación científica y técnica no queda ceñida o limitada a la coordinación general de la actividad resultante del ejercicio de las competencias autonómicas en la referida materia, sino que alcanza, asimismo, al fomento de la investigación científica y técnica.” Un pronunciamiento similar puede encontrarse en el fundamento jurídico 13 F) de la STC 13/1992, de 6 de febrero.

En todo caso, esta jurisprudencia señala que su ámbito es particularmente amplio, extendiéndose al organizativo, y al mero apoyo o estímulo, sin necesidad de circunscribirse al apoyo de las actividades directamente conducentes a descubrimientos científicos o avances técnicos.

IV. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO.

1. IMPACTO PRESUPUESTARIO

La norma se incardina en el crédito extraordinario de 40 millones de euros para la anualidad 2023 fijado en el artículo 64 del Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre, de medidas de

respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad.

La financiación de este crédito extraordinario, y según el citado artículo, se realizará de conformidad con el artículo 46 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.

2. IMPACTO ECONÓMICO

El pasado 20 de enero de 2021, se cerró el plazo de presentación de propuestas a la manifestación de interés (MDI) publicada por el MINCOTUR en diciembre, a fin de recoger las diferentes iniciativas de los sectores industriales. Esta MDI se publicó en la siguiente URL:

https://industria.gob.es/es-es/participacion_publica/Paginas/DetalleParticipacionPublica.aspx?k=362.

Una vez realizados los filtrados previos (propuestas duplicadas y envíos que no eran una propuesta de PERTE), se obtuvieron un total de 716 propuestas, que totalizan una inversión total de 185.281 M€.

El sector de automoción, con un 17% de inversión propuesta (31.861 millones de euros) y 41 proyectos, fue el más activo en la presentación de iniciativas. Las inversiones medias de los proyectos presentados a la manifestación de interés en este campo ascendieron a unos 850 millones de euros y las propuestas han abarcado a 16 Comunidades Autónomas.

Teniendo en cuenta las propuestas presentadas, así como la movilización privada en otros programas de financiación pública, se puede prever que por cada euro de inversión pública se activarán 4 euros de inversión privada. Por tanto, la inversión privada que movilizará esta norma ascendería a la cantidad de 160 M€ y en el cómputo global, sumando fondos públicos y privados, la inversión global sería de 200 M€.

Sobre el empleo, y según el informe publicado por la Agencia Internacional de la Energía en junio 2020³, el multiplicador de creación de empleo por unidad de inversión en la cadena de valor del vehículo eléctrico es:

Segmento	Multiplicador de empleo por cada millón de euros de inversión, K _{máx}	Multiplicador de empleo por cada millón de euros de inversión, K _{min}
OEM y fabricante de componentes	9,3 empleo/millón de €	4,5 empleo/millón de €

³ (2020) International Energy Agency. World Energy Outlook 2020 pp.59

https://iea.blob.core.windows.net/assets/c3de5e13-26e8-4e52-8a67-b97aba17f0a2/Sustainable_Recovery.pdf

Según estas consideraciones, el impacto en términos de creación de empleo (directos, indirectos e inducidos) a lo largo de toda la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado se estima como sigue:

Segmento	Empleo creado escenario de máximos	Empleo creado, escenario de mínimos
OEM y fabricante de componentes	1.860	900

Adicionalmente a las cifras anteriores sobre el impacto directo sobre inversión y empleo, se considera que el mayor impacto de la presente norma podría devenir de considerar las sinergias que el apoyo del vehículo híbrido pueden aportar en la aceleración de la transición hacia una movilidad más sostenible y el respaldo al crecimiento de los vehículos eléctricos. Estas sinergias, se traducen en nuevas posibilidades de innovación, como por ejemplo los avances en optimización de la gestión de energía (control de potencia o frenos regenerativos), o los sistemas de control y monitorización, entre otros. Adicionalmente, también se referirían al impulso de la infraestructura de carga, la mejora de tecnologías de baterías, la experiencia en integración de sistemas, la ampliación del mercado y la conciencia pública, y el desarrollo de la cadena de suministro. Estos impactos, resultan de difícil cuantificación cuantitativa.

V. IMPACTO SOBRE DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

En el análisis de cargas administrativas, conviene llamar la atención sobre el hecho de que esta norma no tiene un carácter de cumplimiento obligatorio y universal sobre el sector/público objetivo. Es decir, el administrado puede realizar una valoración coste – beneficio y tomar una decisión informada y voluntaria sobre si desea acceder a los potenciales beneficios que provee la norma.

Es importante, para entender la existencia de cargas administrativas, tener en cuenta el proceso de solicitud y ciclo de vida de la ayuda en este caso. Cada solicitud, estará formada por un plan de inversión que se enmarcará exclusivamente en uno de los siguientes tipos de proyecto:

- a) Proyectos de investigación industrial.
- b) Proyectos de desarrollo experimental.
- c) Proyectos de innovación en materia de organización.
- d) Proyectos de innovación en materia de procesos.
- e) Proyectos de inversión ejecutados por PYMES.

En todo caso, tanto la solicitud como el resto de la tramitación se efectúan electrónicamente, y los solicitantes cuentan con una aplicación específica de ayuda para efectuar la solicitud.

De esta manera, las cargas administrativas, que se recogen en la presente Memoria de Impacto Normativo relativa a la Orden de Bases, se esquematizan a continuación:

Análisis de las cargas administrativas.

Dentro del análisis del impacto económico es necesario llevar a cabo el estudio relativo a la detección y medición de las cargas administrativas.

Así, se consideran cargas administrativas todas aquellas tareas de naturaleza administrativa que deben llevar a cabo las empresas y los ciudadanos para cumplir con las obligaciones derivadas de la orden cuya memoria se presenta.

A continuación, se realiza una estimación de su cuantificación económica.

1. **Fase de presentación de solicitudes.** Incluyen los siguientes documentos, cada uno con su carga correspondiente:

- a) Solicitud: carga nº 2 de 5€/solicitud
- b) Memoria de la actuación: carga nº 10 de 500 €/solicitud
- c) Acreditación de poderes: carga nº 7 = 4 €/ud.
- d) Informe de riesgos CIRBE: carga nº 7 = 4 €/ud.
- e) Cuentas anuales, se considera presentación electrónica de documentos: carga nº 7 = 4 €/ud.
- f) Impuesto de Sociedades, se considera presentación electrónica de documentos: carga nº 7 = 4 €/ud.
- g) Informe de calificación de las actividades del proyecto como I+D: carga nº 10: 500 €/ud. Se realiza solo para proyectos que realicen un proyecto con una tipología específica de Investigación o Desarrollo.
- h) Informe de auditor de cuentas para la acreditación del cumplimiento del art 13.3 bis de la Ley General de Subvenciones: carga nº 16 = 1.500€/ud.
- i) Compromiso de acceso a datos para control por autoridades: carga nº 2 de 5€/ud.
- j) Declaraciones responsables: carga nº 7= 4 €/ud.

2. **Fase de tramitación y pago.** Incluyen los siguientes documentos, cada uno con su carga correspondiente:

- a) Constitución de garantías: carga nº 3, con coste de 35 €/ud. Solo aplica en caso de solicitudes resueltas favorablemente y por cada modalidad de ayuda (se supone tasa de éxito de 2/3).
- b) Presentación documental de la constitución de garantías: carga nº 7, con coste de 4 €/ud. Solo aplica en caso de solicitudes resueltas favorablemente.

- c) Presentación de escrito de alegaciones. Se supone que un cuarto de los proyectos presenta alegaciones: Carga nº10= 500€/ud.
- d) Cargas relativas a las alegaciones. Análogo a una nueva solicitud: carga nº 2= 5€/ud.
- e) Cargas relativas a aceptaciones. Carga nº 6= 2€/ud.
- f) Presentación de memoria de modificación. Se supone que un quinto de los proyectos concedidos presenta alegaciones: Carga nº10= 500€/ud.
- g) Cargas relativas a modificaciones. Análogo a una nueva solicitud: carga nº 2= 5€/ud. Se estima que presentarán modificaciones 1/5 de los proyectos.

3. **Fase de justificación de inversiones.** Incluyen los siguientes documentos, cada uno con su carga correspondiente:

- a) Solicitud: carga nº 2 de 5€/solicitud
- b) Memoria justificativa de la inversión realizada: carga nº 10 de 500 €/ud por cada proyecto aprobado.
- c) Presentación de un informe de auditor para la justificación de gastos: carga nº 16 = 1.500€/ud.
- d) Presentación de facturas y justificantes de pago: carga nº 8 de 2 €/ud. Basado en experiencias de otros programas, cada proyecto tiene un valor medio de 50 facturas y 50 pagos. Total = 2 x (50 + 50) = 200 €/solicitud.

4. **Otras cargas administrativas.** Se identifican los siguientes:

- a) Cargas relativas a publicidad nº 19 =100 €/ud
- b) Cargas relativas a conservación de documentos nº 11=20 €/ud. Total 20 x 100 = 2.000 €/solicitud.

Se prevén las siguientes circunstancias:

- Se estima que se presentarán 60 solicitudes a las convocatorias de 2023.
- De las 60 solicitudes se estima que obtendrían financiación 2/3 de las mismas, esto es, 40.
- Sólo alegarán un cuarto del total (15)
- Deberán aceptar la financiación sólo las aprobadas (40) que también son las que deben presentar la justificación de los gastos
- Solicitarán modificación una quinta parte de los proyectos que han logrado financiación (8).

En estas circunstancias, las cargas administrativas se pueden estimar en los siguientes términos:

Fase/Concepto	Tipo Carga (*)	Coste Unitario €	Población	Coste Total €
Fase Solicitud		2.530		153.300
Solicitud: carga nº 2 de 5€/solicitud	2	5	60	300
Memoria de la actuación	10	500	60	30.000
Acreditación de poderes	7	4	60	240
Informe de riesgos CIRBE	7	4	60	240
Cuentas anuales, se considera presentación electrónica de documentos	7	4	60	240
Impuesto de Sociedades, se considera presentación electrónica de documentos	7	4	60	240
Informe de calificación de las actividades del proyecto como I+D	10	500	60	30.000
Informe de auditor de cuentas para la acreditación del cumplimiento del art 13.3 bis de la Ley General de Subvenciones	16	1.500	61	91.500
Compromiso de acceso a datos para control por autoridades	2	5	60	300
Declaraciones responsables	7	4	60	240
Fase de Tramitación y Pago		1.051		13.255
Constitución de garantías	3	35	40	1.400
Presentación documental de la constitución de garantías	7	4	40	160
Presentación de escrito de alegaciones	10	500	15	7.500
Cargas relativas a las alegaciones	2	5	15	75
Cargas relativas a aceptaciones. Carga nº 6= 2€/ud.	6	2	40	80
Presentación de memoria de modificación	10	500	8	4.000
Cargas relativas a modificaciones	2	5	8	40
Fase de Justificación de Inversiones		2.007		80.280
Solicitud	2	5	40	200
Memoria justificativa de la inversión realizada	10	500	40	20.000
Presentación de un informe de auditor para la justificación de gastos	16	1.500	40	60.000
Presentación de facturas y justificantes de pago		2	40	80
Otras Cargas		120		4.800
Cargas relativas a publicidad	19	100	40	4.000
Cargas relativas a conservación de documentos	11	20	40	800
TOTAL		5.708		251.635

(*) Según Anexo 5 de la Guía Metodológica de elaboración de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo

Conviene matizar que esa carga administrativa puede no existir para alguno de los potenciales afectados por esa norma ya que no hay ninguna obligación de presentar una solicitud.

VI. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se señala que la propuesta de orden que se tramita, cuyo objeto establecer las normas reguladoras para la concesión de apoyo financiero a la inversión industrial que cumplan determinadas características no supone, ni en el fondo ni en la forma, impacto de género alguno que pudiera favorecer situaciones de discriminación por razón de género.

VII. IMPACTO EN MATERIA DE UNIDAD DE MERCADO

El proyecto de Orden Ministerial no tiene un impacto significativo en la competencia del mercado, ya que regula la concesión de apoyos públicos a la inversión industrial de ámbito nacional sin que de ello se derive ninguna circunstancia que contravenga los principios establecidos la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

VIII. IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA

De conformidad con 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, en la redacción dada por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, la propuesta normativa no tiene impacto en la infancia y en la adolescencia.

IX. IMPACTO EN LA FAMILIA

De acuerdo con lo previsto en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, introducida por la disposición final quinta de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, la propuesta normativa no tiene impacto en la familia.

X. IMPACTO EN MATERIA DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES, NO DISCRIMINACIÓN Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

La propuesta normativa no tiene impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

XI. IMPACTO EN MATERIA MEDIOAMBIENTAL

La propuesta normativa tiene un impacto positivo en materia de medioambiente, como consecuencia de apoyar proyectos para el desarrollo de una tecnología más limpia que la del vehículo de combustión tradicional.

XII. IMPACTO EN TRANSFORMACIÓN DIGITAL

La propuesta normativa tiene un impacto positivo en la transformación digital, ya que servirá como palanca al desarrollo del vehículo eléctrico y conectado, donde las actuaciones en el ámbito de la digitalización juegan un papel preponderante.

ANEXO

Valoración de las aportaciones recibidas por parte de los diferentes Organismos de la Administración

Proponente	Aportación	Valoración

