

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

- 21291** *Orden TMA/1234/2022, de 12 de diciembre, por la que se modifica la Orden TMA/371/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al periodo de elegibilidad 2022.*

I

Por Orden TMA/371/2022, de 21 de abril, se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al periodo de elegibilidad 2022.

A través de este programa, financiado por la Unión Europea-NextGenerationEU, se instrumenta parte de la inversión 4 del componente 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) aprobado por la Comisión Europea el 16 de junio de 2021 y aprobado por el Gobierno de España el 13 de julio de 2021.

Todas las actuaciones subvencionadas mediante este programa deben cumplir con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, en la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y en la Orden HFP/1031/2021, de 29 de septiembre, por la que se establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las entidades del Sector Público Estatal, Autonómico y Local para el seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable de las medidas de los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

II

El programa de eco-incentivos tiene por objeto subvencionar el desarrollo y uso de servicios de transporte ferroviario de mercancías de forma proporcional a un mérito ambiental y socioeconómico demostrado, medido como reducción de costes externos del modo ferroviario respecto del modo carretera, en cumplimiento de los objetivos específicos establecidos para la medida 5 de la inversión 4 del componente 6 del PRTR.

Con el fin de dar cumplimiento al Hito número 99, de conformidad con la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia en España (CID por sus siglas en inglés) el reparto inicial que se establecía en 120.000.000 de euros para el apoyo al transporte sostenible de mercancías (ferroviario y marítimo) basado en eco-incentivos a la oferta y a la demanda pasa a 134.628.962,15 euros estableciéndose de manera preliminar un presupuesto de 74.628.962,15 euros para el programa de eco-incentivo ferroviario frente a la dotación inicial de 60.000.000 de euros.

De esta manera, el crédito de 14.628.965,15 euros sigue contribuyendo a los objetivos del Programa apoyando medios de transporte más sostenibles como el ferrocarril. La finalidad del programa es doble, por un lado, se pretende consolidar e

incrementar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías, mejorando su desempeño ambiental y por otro, revertir el descenso de la cuota de transporte ferroviario con criterios de sostenibilidad objetivos.

III

En la actualidad, la primera convocatoria de subvenciones del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías se encuentra en el periodo de elegibilidad de las actividades subvencionables que abarca, desde la fecha de publicación de la convocatoria en el «Boletín Oficial de Estado» hasta el 31 de diciembre de 2022.

La Orden TMA/371/2022, de 21 de abril, contempla un mecanismo de actualización de la fórmula para el cálculo del eco-incentivo que permite la adaptación del programa para maximizar su impacto a la realidad económica y mantenerse alineado con los objetivos de la Comisión. En el contexto actual, se considera necesaria dicha actualización ya que se ha dado un desacoplamiento o desfase entre la fase de diseño (segunda mitad de 2021) y la actualidad.

En concreto, hay varios factores que están generando importantes consecuencias en todos los órdenes y, especialmente, en el transporte de mercancías. Dichos factores son la crisis de las cadenas de suministro, el incremento de los precios de la energía, la invasión de Ucrania por parte de Rusia y el crecimiento del IPC.

Actualmente, dadas las circunstancias mencionadas, los valores diseñados para el cálculo del eco-incentivo han perdido ese carácter de palanca y se alejan de los objetivos de crecimiento de tráfico y transferencia modal iniciales. Esto ha puesto de manifiesto la necesidad de actualización de la fórmula de cálculo para garantizar la efectividad del programa a la hora de incentivar al mercado al cambio modal y alcanzar los objetivos iniciales.

En esta misma línea, la Comisión Europea lanzó en mayo de 2022 el Plan REPowerEU, una nueva política europea de impulso a la autonomía estratégica y descarbonización, donde el transporte ferroviario es uno de los pilares. La actualización de la fórmula se propone en línea con los planteamientos de este plan.

Dado que la modificación propuesta no afecta a los derechos de los potenciales beneficiarios y que respeta las condiciones de elegibilidad establecidas en las bases reguladoras, se procede a actualizar la fórmula de cálculo y el periodo de comparación que, sin alterar las condiciones generales de acceso al programa, los objetivos a alcanzar, y el ámbito de elegibilidad, permitirá mantener sus características incentivadoras del crecimiento de la cuota modal, actualmente impactadas por las circunstancias económicas.

La intensidad de la ayuda deber ser compatible con la regulación en materia de ayudas de Estado y, en particular, con las directrices de la Comisión Europea sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias (2008/C 184/07) que desarrollan dicha regulación en el ámbito del transporte ferroviario. En el caso del transporte ferroviario, la intensidad de la ayuda no puede superar el 50 % del coste subvencionable. En consecuencia, la cuantía anual de la subvención deberá ser inferior, en términos unitarios (euros por t-km transportada) para cada beneficiario y convocatoria, al 50 % del mérito ambiental y socioeconómico, siendo la cuantía anual de la subvención inferior al 30 % del coste total del transporte ferroviario.

Para esta primera convocatoria se propone aplicar la intensidad del 50 % de ayuda respecto de los costes elegibles para el cálculo del eco-incentivo máximo (Eco_{max}) cumpliendo con los límites señalados en el apartado anterior.

Adicionalmente, se ha considerado habilitar en la tabla de eco-incentivos máximos un escalón adicional con un porcentaje de eficiencia ferroviaria entre el 20-30 %. De este modo, los tráfico comprendidos entre estos valores serían elegibles permitiendo de esta forma que puedan optar al eco-incentivo ferroviario.

Con el fin de otorgar mayor estabilidad y robustez al programa, se detecta la necesidad de laminar los efectos de puntas ajenas al sector (crisis o grandes crecimientos puntuales). Por lo tanto, se introduce una modificación en el mecanismo para que la variación del tráfico en el periodo elegible se mida con respecto a la media de los dos periodos anteriores equivalentes y no solo el inmediato anterior. Aunque este cambio se produce a petición del sector, puesto que la primera convocatoria está ya abierta, para no perjudicar posibles intereses de los potenciales beneficiarios con esta modificación, estos podrán optar por realizar la comparación únicamente con la última anualidad.

Por todo ello, la actualización del esquema genera efectos positivos y contribuye al objetivo de aumentar la eficacia y el impacto del programa.

IV

El fin de esta orden ministerial se ajusta a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Cumple con los principios de necesidad y eficacia, al considerarse preciso aclarar las disposiciones antes referenciadas para una correcta aplicación del programa. Al de proporcionalidad, toda vez que la orden contiene las modificaciones necesarias para la adecuación de la norma a las disposiciones presupuestarias establecidas y la normativa europea aplicable y no conlleva medidas restrictivas de derechos ni se modifican las obligaciones de los destinatarios. Al de eficiencia, puesto que la modificación no conlleva cargas administrativas innecesarias ni supone alteraciones en la gestión eficiente de los recursos públicos. Al de seguridad jurídica, ya que se garantiza que esta orden es coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea. Al de transparencia, finalmente, toda vez que la orden obedece claramente a la necesidad de modificar la convocatoria con el fin de que sean conocidas por los potenciales beneficiarios.

De conformidad con todo lo expuesto, dispongo:

Artículo único. *Modificar la Orden TMA/371/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al periodo de elegibilidad 2022.*

La Orden TMA/371/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico y la convocatoria correspondiente al periodo de elegibilidad 2022 queda modificada de la siguiente manera:

Uno. Se modifica el artículo 11.2 de la orden, quedando redactado de la siguiente forma:

«2. Las subvenciones objeto de las presentes bases reguladoras se otorgarán, en régimen de concurrencia no competitiva, a las entidades que cumplan con todos y cada uno de los requisitos establecidos en la presente orden y los que, en su caso, establezcan las convocatorias correspondientes, por orden de presentación correspondiente a la fecha y hora de registro de la solicitud.

En caso de que el crédito solicitado por las entidades interesadas supere el crédito presupuestario disponible, se procederá al prorrateo, entre los beneficiarios de la subvención, del importe global máximo destinado a las subvenciones.»

Dos. Se modifica el artículo 30.2 de la convocatoria quedando redactado de la siguiente forma:

«2. El cálculo de la cuantía de las subvenciones se realizará, de conformidad con lo establecido en el artículo 10 de las bases reguladoras, a partir de la tabla de eco-incentivos máximos y de los valores indicados en el anexo II, según la siguiente fórmula:

$$\begin{cases} \text{si } C > V3 & Eco(C, V3) = Eco_{max} \\ \text{si } V3 \geq C \geq V1 & Eco(C, V1, V2, V3) = \left[V2 + \frac{C}{V3} (1 - V2) \right] Eco_{max} \\ \text{si } C < V1 & Eco(C, V1) = 0 \end{cases}$$

Donde:

C es el incremento de tráfico realizado por la empresa ferroviaria durante el periodo de elegibilidad con respecto al menor de los siguientes valores: a) la media de los tráficos del mismo periodo de los dos años anteriores; b) el tráfico realizado en el mismo periodo del año anterior;

Eco_{max} es el eco-incentivo máximo que se obtiene de la tabla de eco-incentivos máximos del anexo II.

En todo caso:

$$Eco \leq 30\%G$$

Siendo G el coste total del transporte ferroviario.

El coste total del transporte ferroviario (euros/t-km de la actividad subvencionable) se calculará de conformidad con las partidas de costes identificadas en el anexo I del Informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017, de 18 de diciembre de 2018 (INF/DTSP/041/18), de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.»

Tres. Se modifica el artículo 33.1.a) de la convocatoria quedando redactado de la siguiente forma:

«Artículo 33. Documentación.

1. La documentación a presentar por los solicitantes a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante, MITMA), de acuerdo con los modelos que figuran en el anexo III y que estarán disponibles para su descarga en dicha sede electrónica, consta de cuatro partes:

a) Parte A: Información general de la solicitud. Deberá cumplimentarse a través de la sede electrónica y tendrá el contenido mínimo indicado en el anexo III.A. Identifica las características principales de la solicitud, incluyendo, entre otros, la información relativa a los tráficos realizados durante el periodo de elegibilidad establecido para esta convocatoria (tonelada-km neta, tonelada-km bruta remolcada y tipo de tracción) y durante el periodo de comparación (tonelada-km neta), de conformidad con la tipología establecida en la tabla del anexo I de la presente orden, datos de identificación y función de cada solicitante, acreditación de su personalidad jurídica, representante y datos de contacto.»

Cuatro. Se modifica, en concreto, el anexo II, Tabla del cálculo del eco-incentivo, que queda redactado de la siguiente forma:

«ANEXO II

Tabla de cálculo del eco-incentivo

Tabla de eco-incentivos máximos (en c€/t-km)^{(1),(2)}

Eficiencia	Tipo de tracción		
	Diésel 1 ⁽³⁾	Diésel 2 ⁽⁴⁾	Eléctrica
< 20 %	–	–	–
20 % – 30 %	–	0,17	0,69
30 % – 40 %	0,28	0,45	0,78
≥ 40 %	0,46	0,59	0,78

Eficiencia: t-km netas/t-km brutas remolcadas (en %).

⁽¹⁾ Equivalente al 50 % ahorro unitario de costes externos del transporte ferroviario respecto de la opción carretera, basados en costes medios según Manual de Costes Externos del Transporte (UE, 2019).

⁽²⁾ Factores de coste externo considerados: Ambientales (emisiones de CO₂, SO_x, NO_x y PM) y socioeconómicos (congestión, accidentalidad y ruido).

⁽³⁾ Compatible con locomotoras de la serie 335/Euro 4000 (no compatible con locomotoras de la serie 333.3).

⁽⁴⁾ Compatible con otros combustibles distintos de diésel, cumpliendo los valores límite de emisiones.

Valores V1, V2 Y V3:

V1 = 0 %.

V2 = 0,50 del eco-incentivo máximo.

V3 = 8 % anual.»

Cinco. Se modifica, así mismo, el anexo III.A C) quedando redactado de la siguiente forma:

«ANEXO III.A

Contenido mínimo de la solicitud

Datos básicos:

A) Nombre y datos de identificación y contacto del solicitante.

Datos específicos.

B) Beneficiarios:

Razón social.

Forma jurídica.

Domicilio fiscal.

C) Datos de los tráficos (en el modelo correspondiente):

Tren (n.º tren).

Composición (Ref.).

Inicio (Pk línea).

Fin (Pk línea).

Distancia.
Toneladas brutas remolcadas (t).
Toneladas netas (t).
Tipo de carga (Intermodal/autos/resto).
Locomotora (UIC).
Tipo de tracción:
– Diésel 1.
– Diésel 2.
– Eléctrica.

Modo circulación (diésel/eléctrica).
Toneladas-kilómetro netas durante el periodo de comparación (t-km).»

Disposición final primera. *Recursos.*

La presente orden ministerial pone fin a la vía administrativa y podrá ser recurrida en reposición ante el mismo órgano que los hubiera dictado en el plazo de un mes desde el día siguiente al de su notificación de acuerdo con lo establecido por los artículos 123 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o ser impugnada directamente ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a su notificación, conforme a la Ley 29/1998, de 13 de junio, no pudiendo interponerse simultáneamente ambos recursos.

Madrid, 12 de diciembre de 2022.—La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez Jiménez.