



COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Directrices sobre ayudas estatales en el sector del transporte terrestre y multimodal

(C/2026/1656)

ÍNDICE

1.	Introducción	3
1.1.	Contexto general	3
1.2.	Objetivo de las presentes Directrices	6
1.2.1.	Transporte ferroviario	8
1.2.2.	Transporte por vía navegable	11
1.2.3.	Transporte multimodal sostenible	12
2.	Ámbito de aplicación y definiciones	13
2.1.	Ámbito de aplicación	13
2.2.	Definiciones	16
2.3.	Estructura de las directrices	19
3.	Medidas no sujetas a notificación	20
4.	Ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes	21
4.1.	Condiciones generales de compatibilidad	21
4.1.1.	Condiciones de compatibilidad fundamentales	21
4.1.2.	Respeto de otras disposiciones del Derecho de la UE	23
4.1.3.	Acumulación	23
4.1.4.	Transparencia	24
4.2.	Condiciones de compatibilidad de categorías específicas de ayudas para la coordinación de los transportes	25
4.2.1.	Ayudas de funcionamiento	25
4.2.2.	Ayudas a la inversión	30
5.	Ayudas que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril	47
5.1.	Disposiciones generales	47
5.2.	Verdadero servicio de interés económico general	48
5.3.	Necesidad de un acto de atribución que concrete las obligaciones de servicio público y los métodos de cálculo de la compensación	49
5.4.	Duración del período de atribución	50
5.5.	Cumplimiento de la Directiva 2012/34/UE y de la Directiva sobre transparencia	50
5.6.	Conformidad con las reglas de contratación pública de la UE	50
5.7.	Ausencia de discriminación	50
5.8.	Importe de la compensación	51
5.9.	Requisitos adicionales que pueden ser necesarios para garantizar que las ayudas no pongan en peligro los intereses generales de la UE	51
5.10.	Transparencia	52
5.11.	Condiciones y obligaciones impuestas en las decisiones de la Comisión	52

6.	Flujos financieros en las empresas ferroviarias integradas verticalmente	52
7.	Plan de evaluación <i>ex post</i>	54
8.	Presentación de informes y seguimiento	55
9.	Aplicabilidad	55
10.	Revisión	55

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Contexto general

1. La creación de un mercado común del transporte ha sido desde hace tiempo un objetivo de la Unión Europea (UE), que debe lograrse mediante la liberalización de los servicios de transporte. En la UE en particular, los servicios de transporte por vía navegable están completamente liberalizados desde los años 90 ⁽¹⁾ y los servicios de transporte ferroviario también se han liberalizado gradualmente en las últimas décadas ⁽²⁾.
2. Entre 2001 y 2016, los colegisladores de la UE adoptaron cuatro paquetes legislativos sobre los servicios de transporte ferroviario para abrir progresivamente a la competencia los mercados de dichos servicios, tanto el transporte de mercancías como el de pasajeros. El mercado del transporte ferroviario de mercancías se abrió a la competencia el 15 de marzo de 2003 en la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías ⁽³⁾, el 1 de enero de 2006 respecto del transporte internacional de mercancías en toda la red a escala europea ⁽⁴⁾ y el 1 de enero de 2007 respecto del cabotaje ferroviario de mercancías ⁽⁵⁾. El mercado del transporte ferroviario de pasajeros solo se abrió a la competencia en 2010 respecto del transporte internacional ⁽⁶⁾ y, posteriormente, de manera total en 2019, tras la adopción del «cuarto paquete ferroviario» ⁽⁷⁾, con el que se pretendía completar el espacio ferroviario europeo único, establecido por la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾. Con el cuarto paquete ferroviario se introdujo, por ejemplo, el derecho general de las empresas ferroviarias ⁽⁹⁾ establecidas en un Estado miembro a prestar todos los tipos de servicios de pasajeros en la UE (con algunas limitaciones) ⁽¹⁰⁾ y el principio de licitación obligatoria de los contratos públicos de servicios ferroviarios ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁾ El Reglamento (CEE) n.º 3921/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, por el que se determinan las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías de personas por vía navegable en un Estado miembro (DO L 373 de 31.12.1991, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3921/oj>), aplicable desde el 5 de enero de 1994, se basa en los principios generales de igualdad de trato y libre prestación de servicios, en virtud de los cuales los transportistas no residentes deben estar autorizados para la prestación de servicios de transporte nacional en las vías navegables de la UE («cabotaje»). Con el Reglamento (CE) n.º 1356/96 del Consejo, de 8 de julio de 1996, relativo a las normas comunes aplicables al transporte de mercancías o personas por vía navegable entre los Estados miembros con el fin de obtener la libre prestación de servicios en dicho transporte (DO L 175 de 13.7.1996, p. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1996/1356/oj>), aplicable desde el 2 de agosto de 1996, se introdujeron normas comunes que regulan la libre prestación de servicios de transporte internacional por vía navegable.

⁽²⁾ La primera iniciativa normativa de principios de los años 90 fue adoptada y pasó a ser la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 237 de 24.8.1991, p. 25, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/440/2010-04-12>), que los Estados miembros debían transponer antes del 1 de enero de 1993.

⁽³⁾ Artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 75 de 15.3.2001, p. 1 ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2001/12/2001-03-15>).

⁽⁴⁾ Artículo 1, apartado 2, letra a), de la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 164 de 30.4.2004, p. 164 ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj>).

⁽⁵⁾ Véase la nota a pie de página n.º 4.

⁽⁶⁾ Con la Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización (DO L 315 de 3.12.2007, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2007/58/oj>) se abrió a la competencia el transporte ferroviario internacional de pasajeros, con efecto a partir del 1 de enero de 2010.

⁽⁷⁾ El cuarto paquete ferroviario es un conjunto de seis textos legislativos destinados a culminar el mercado único de los servicios ferroviarios. Véase https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_es.

⁽⁸⁾ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>), que consolida y deroga, con efecto a partir del 17 de junio de 2015, la Directiva 91/440/CEE, en la versión resultante de las modificaciones introducidas por las Directivas 2001/12/CE, 2004/51/CE y 2007/58/CE.

⁽⁹⁾ Según se define en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE.

⁽¹⁰⁾ Con la Directiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias (DO L 352 de 23.12.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj>) se concedió a las empresas ferroviarias acceso a las redes ferroviarias nacionales a partir del 1 de enero de 2019 a tiempo para el horario del 14 de diciembre de 2020.

⁽¹¹⁾ Con el Reglamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril (DO L 354 de 23.12.2016, p. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/2338/oj>) se introdujo la obligación de adjudicar de forma competitiva los contratos públicos de servicios a partir del 3 de diciembre de 2019, con un período transitorio que finalizó el 24 de diciembre de 2023.

3. Sin embargo, el sector ferroviario aún no ha conseguido liberar todo su potencial debido a factores como las barreras técnicas y la persistencia de monopolios legales y *de facto* ⁽¹²⁾. La apertura del mercado ferroviario exige que haya igualdad de condiciones, en particular entre las empresas públicas y privadas, para lograr una competencia efectiva. En 2022, las empresas ya establecidas del sector ferroviario controlaban el 51 % del mercado de mercancías y el 83,2 % del mercado de pasajeros de la UE ⁽¹³⁾. Cuando las empresas ferroviarias ya establecidas están integradas verticalmente (es decir, poseen, explotan y gestionan tanto la infraestructura física como los servicios ferroviarios que circulan por ella) y son de propiedad pública, la refinanciación intragrupo no sujeta a las condiciones de mercado puede falsear la competencia y desincentivar la entrada en el mercado. Por lo tanto, se debe cumplir íntegramente el marco jurídico que rige las transacciones financieras en las empresas públicas e integradas verticalmente del sector ferroviario, y controlarse adecuadamente.
4. También es necesario garantizar una competencia leal entre los distintos modos de transporte, teniendo en cuenta los diferentes niveles de efectos externos (positivos y negativos) de cada uno de ellos ⁽¹⁴⁾. La sostenibilidad del sector del transporte es fundamental para garantizar la conectividad en toda la UE, fomentar la cohesión económica, social y territorial en consonancia con los artículos 170 y 174 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (el «TFUE») y lograr los objetivos climáticos de la UE.
5. En su Libro Blanco de 2011 sobre el transporte ⁽¹⁵⁾, la Comisión fijó el objetivo de reducción del 20 % de las emisiones del transporte entre 2008 y 2030 ⁽¹⁶⁾ y de al menos el 60 % entre 1990 y 2050. En su Comunicación de 2016 titulada «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones» ⁽¹⁷⁾, la Comisión propuso medidas para acelerar la descarbonización del transporte europeo. El Pacto Verde Europeo, presentado por la Comisión en 2019 ⁽¹⁸⁾, tiene como objetivo transformar la UE en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, sin emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 ⁽¹⁹⁾.
6. En diciembre de 2020, tras la publicación de la Evaluación del Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, documento en inglés) ⁽²⁰⁾, la Comisión presentó la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente ⁽²¹⁾. En dicha Estrategia se establece la hoja de ruta para asentar firmemente el sector europeo del transporte en la senda adecuada para un futuro sostenible e inteligente, sobre la base de las conclusiones del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte. Con el paquete de propuestas legislativas «Objetivo 55» ⁽²²⁾ se pretende contribuir a la consecución de los objetivos de

⁽¹²⁾ Véase Draghi, M.: «The future of European competitiveness, Part B In-depth analysis and recommendations» («El futuro de la competitividad europea, parte B, Análisis en profundidad y recomendaciones», documento en inglés), 9 de septiembre de 2024, p. 213 (en lo sucesivo, «Informe Draghi de 2024 sobre la competitividad de la UE»), disponible en: ec1409c1-d4b4-4882-8bdd-3519f86bbb92_en, y Letta, E.: «Much more than a market – Speed, security and solidarity, Empowering the Single Market to deliver a sustainable future and prosperity for all EU Citizens» («Mucho más que un mercado. Rapidez, seguridad y solidaridad. Fortalecer el mercado único para lograr un futuro sostenible y prosperidad para todos los ciudadanos de la UE», documento en inglés), abril de 2024, p. 84 (en lo sucesivo, «Informe Letta sobre el futuro del mercado único»), disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>.

⁽¹³⁾ Fuente: Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 30 de julio de 2025, Noveno informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario de conformidad con el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo [COM(2025) 439 final].

⁽¹⁴⁾ Mediante la política común de transportes también se deben tratar de conseguir los objetivos medioambientales fijados por el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (el «TFUE»). El artículo 11 del TFUE establece que: «[l]as exigencias de la protección del medio ambiente deberán integrarse en la definición y en la realización de las políticas y acciones de la Unión, en particular con objeto de fomentar un desarrollo sostenible».

⁽¹⁵⁾ Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible [COM(2011) 144 final, de 28.3.2011, punto 6].

⁽¹⁶⁾ Excluido el transporte marítimo internacional, para el que la Comisión pidió una reducción del 40 % de las emisiones entre 2005 y 2050.

⁽¹⁷⁾ COM(2016) 501 final, de 20.7.2016.

⁽¹⁸⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «El Pacto Verde Europeo» [COM(2019) 640 final, de 11.12.2019].

⁽¹⁹⁾ Véase la nota a pie de página n.º 16.

⁽²⁰⁾ SWD(2020) 410 final, de 10.12.2020.

⁽²¹⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro», COM(2020) 789 final, de 9.12.2020.

⁽²²⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Objetivo 55»: cumplimiento del objetivo climático de la UE para 2030 en el camino hacia la neutralidad climática» [COM(2021) 550 final, de 14.7.2021].

ecologización de la UE promoviendo, entre otros, formas de transporte y combustibles para el transporte más limpios para situar a la UE en la vía hacia la neutralidad climática para 2050 ⁽²³⁾. El Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021 ⁽²⁴⁾, en vigor desde julio de 2021, afianza jurídicamente el compromiso de la UE con la neutralidad climática de aquí a 2050, con objetivos intermedios de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030 y un 90 % en 2040 en comparación con los niveles de 1990 ⁽²⁵⁾.

7. El objetivo de la UE de conseguir la neutralidad climática para 2050 no puede lograrse sin una transformación ecológica y digital fundamental de todos los modos de transporte europeos ⁽²⁶⁾.
8. El Pacto Verde Europeo y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente estableció el objetivo prioritario de transferir el 75 % del transporte interior de mercancías que actualmente se realiza por carretera al ferrocarril y las vías navegables (en lo sucesivo, «cambio modal»), estableciendo los siguientes objetivos: i) aumentar el tráfico ferroviario de mercancías en un 50 % de aquí a 2030 y en un 100 % de aquí a 2050; y ii) aumentar el transporte por vía navegable y el transporte marítimo de corta distancia ⁽²⁷⁾ en un 25 % de aquí a 2030 y en un 50 % de aquí a 2050, en comparación con 2015. Sin embargo, los hitos de la UE para transferir más actividad a modos de transporte sostenibles siguen estando lejos de su consecución ⁽²⁸⁾. Hasta el momento, el transporte por carretera sigue siendo el modo de transporte predominante en la UE, ya que representa el 77,7 % del transporte terrestre de mercancías y el 92 % del transporte terrestre de pasajeros ⁽²⁹⁾. Frente a esto, la cuota del transporte por ferrocarril y por vía navegable respecto del transporte total de mercancías es baja (16,4 % y 4,8 % respectivamente) y ha ido disminuyendo en las dos últimas décadas. El transporte ferroviario de pasajeros representa solo el 8,4 % de todo el transporte terrestre de pasajeros en la UE ⁽³⁰⁾. El sector del transporte sigue representando aproximadamente una cuarta parte de todas las emisiones de gases de efecto invernadero de origen humano en la UE y es una de las principales causas de la contaminación atmosférica ⁽³¹⁾. El transporte también genera otros efectos externos negativos (contaminación, accidentes y atascos) que no se tienen suficientemente en cuenta en el cálculo de los costes de los usuarios del transporte, por ejemplo, en el transporte por carretera y aéreo.
9. Por lo tanto, es necesario actuar de manera decisiva para transferir más tráfico a formas de transporte sostenibles ⁽³²⁾ y optimizar el funcionamiento de las cadenas logísticas multimodales ⁽³³⁾. La transición hacia servicios de transporte terrestre sostenibles está respaldada por varias iniciativas normativas, en particular las destinadas a crear una red

⁽²³⁾ Véase la sección 2.2.2. de la Comunicación citada en la nota a pie de página n.º 22.

⁽²⁴⁾ Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽²⁵⁾ Véase: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_25_2967.

⁽²⁶⁾ El buen funcionamiento de las redes y los servicios de transporte y una industria del transporte próspera son cruciales para la competitividad de la economía de la UE e indispensables para cumplir la ambiciosa agenda de la UE para la transición hacia una economía ecológica, pero, a diferencia de otros sectores, las emisiones de CO₂ generadas por el transporte siguen siendo superiores a las de 1990. Véanse el Informe Draghi de 2024 sobre la competitividad de la UE, p. 205, y el Informe Letta de 2024 sobre el futuro del mercado único, p. 84.

⁽²⁷⁾ A tenor del artículo 3, punto 25, del Reglamento (UE) 2024/1679, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>) se entenderá por «transporte marítimo de corta distancia», el traslado de mercancías y pasajeros por mar entre puertos ubicados en las aguas territoriales de uno o varios Estados miembros o entre un puerto situado en aguas de los Estados miembros y un puerto situado en aguas de un tercer país adyacente con los mares que limitan con aguas de uno o varios Estados miembros.

⁽²⁸⁾ Véase el Informe Draghi, p. 211.

⁽²⁹⁾ El transporte por carretera ha seguido una tendencia creciente o sostenida en las dos últimas décadas. La cuota modal del transporte por carretera en el transporte terrestre en 2023 fue del 75 % para las mercancías y del 90,2 % para los pasajeros. Fuente: Comisión Europea: Dirección General de Movilidad y Transportes, «EU transport in figures — Statistical pocketbook 2025» («El transporte en la UE en cifras: boletín estadístico 2025», documento en inglés), Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2584130>.

⁽³⁰⁾ Fuente: Comisión Europea: Dirección General de Movilidad y Transportes, «EU transport in figures — Statistical pocketbook 2025» («El transporte en la UE en cifras: boletín estadístico 2025», documento en inglés), Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2584130>.

⁽³¹⁾ Fuente: Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 30 de julio de 2025, Noveno informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario de conformidad con el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo [COM(2025) 439 final].

⁽³²⁾ Como se aclara en la sección 2.2 de las presentes Directrices, a efectos de las presentes Directrices, se entenderá por «transporte terrestre sostenible» el transporte de mercancías o pasajeros por ferrocarril, vía navegable o transporte multimodal sostenible [es decir, el transporte de mercancías o pasajeros por al menos dos modos de transporte diferentes, en el que al menos uno de ellos sea el ferrocarril o las vías navegables, o el transporte por carretera si este último se combina con el transporte marítimo de corta distancia, tal como se define en el artículo 3, punto 25, del Reglamento (UE) 2024/1679, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>)].

⁽³³⁾ Véase la nota a pie de página n.º 21.

transeuropea integral de transporte ⁽³⁴⁾ y facilitar el transporte por vía navegable ⁽³⁵⁾. Para lograr estos objetivos, se necesitan grandes inversiones. La política de competencia y, especialmente, la normativa sobre ayudas estatales desempeñan una función importante haciendo posible que la UE cumpla los objetivos del Reglamento (UE) 2021/1119 en aquellos casos en que el mercado por sí solo no dispone de medios o incentivos suficientes para lograr dichos objetivos (véase el punto 14), ya que estas normas guían la actuación de los Estados miembros para tratar las deficiencias de los mercados pertinentes, al tiempo que garantizan que las ayudas públicas no afecten indebidamente al funcionamiento del mercado interior.

10. Garantizar que el tráfico de mercancías y pasajeros pueda discurrir ininterrumpidamente («interoperabilidad») es un objetivo general de la política de transportes de la UE, que contribuye a la consecución de otros grandes objetivos de la UE ⁽³⁶⁾. El transporte se ha convertido en una actividad de escala mundial, tanto en lo que se refiere a las redes de las que se sirven los pasajeros y las mercancías, cada vez más transfronterizas, como en lo que se refiere a los modos de transporte implicados, ya que los trayectos combinan cada vez más soluciones de transporte múltiple. Sin embargo, la fluidez del transporte terrestre sostenible en toda la UE sigue viéndose lastrada por obstáculos normativos y técnicos. Hace falta invertir considerablemente en interoperabilidad para completar el espacio único europeo de transporte y para que los ciudadanos y las empresas de la UE puedan aprovechar plenamente las ventajas de contar con un espacio de transporte interconectado. También es preciso realizar inversiones sustanciales para la implantación de las infraestructuras digitales correspondientes, en particular las necesarias para garantizar la cobertura ininterrumpida con infraestructuras de conectividad 5G en los principales corredores de transporte de la UE y posibilitar la prestación de una amplia gama de servicios y el establecimiento de niveles más elevados de automatización en diferentes aplicaciones de movilidad ⁽³⁷⁾. Este es un objetivo importante de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, con el que se pretende lograr la transformación digital de la UE para 2030.

1.2. Objetivo de las presentes Directrices

11. Para evitar que las ayudas estatales falseen o amenacen con falsear la competencia en el mercado interior y afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, el artículo 107, apartado 1, del TFUE establece el principio de la prohibición de las ayudas estatales. Con carácter excepcional, el artículo 93 del TFUE establece que las ayudas para la coordinación de los transportes terrestres y para el reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público son compatibles con los Tratados en el sector del transporte terrestre ⁽³⁸⁾.
12. El Tribunal de Justicia ha dictaminado que, con arreglo al artículo 93 del TFUE, las ayudas al transporte solo son compatibles con el TFUE en supuestos bien definidos en que no perjudiquen a los intereses generales de la UE ⁽³⁹⁾.
13. En lo que se refiere a las ayudas para la coordinación de los transportes terrestres, la Comisión considera que el concepto de «coordinación de los transportes», utilizado en el artículo 93 del TFUE, tiene un significado que excede de la mera facilitación del desarrollo de una actividad económica. Supone una intervención de los poderes públicos destinada a orientar la evolución del sector del transporte en pro del interés común tal como se indica en las actuaciones de la Comisión mencionadas en los puntos 5 y 8 que hacen hincapié en la importancia de prestar servicios de transporte sostenibles adecuados.

⁽³⁴⁾ Las actuaciones relativas a la red transeuropea de transporte se basan en el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (DO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

⁽³⁵⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «NAIADES III: Boosting future-proof European inland waterway transport» (NAIADES III: Impulsar un transporte europeo por vía navegable con perspectivas de futuro, documento en inglés), COM(2021) 324 final, de 24.6.2021.

⁽³⁶⁾ Como lo son el buen funcionamiento del mercado interior, el refuerzo de la cohesión económica, social y territorial, y la competitividad y la seguridad de las redes europeas de transporte.

⁽³⁷⁾ Como se indica en el Plan de Acción de 2016 sobre la 5G [COM(2016) 588] y en el programa estratégico de la Década Digital para 2030, que sienta las bases para el establecimiento de un proyecto plurinacional para la implantación paneuropea de corredores 5G [Decisión (UE) 2022/2481 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, por la que se establece el programa estratégico de la Década Digital para 2030]. El Reglamento de la Infraestructura de Gigabit [Reglamento (UE) 2024/1309 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2024, por el que se establecen medidas para reducir el coste del despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas de gigabit, se modifica el Reglamento (UE) 2015/2120 y se deroga la Directiva 2014/61/UE (DO L, 2024/1309, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1309/oj>)] se aplica a las solicitudes razonables de acceso a las infraestructuras físicas para instalar elementos de redes de muy alta capacidad.

⁽³⁸⁾ Según el artículo 100 del TFUE, el título VI (Transportes) del TFUE solo se aplica, en principio, a los transportes por ferrocarril, carretera o vías navegables. Estos tres tipos de transporte se denominan generalmente «transporte terrestre», a diferencia de los transportes marítimo y aéreo.

⁽³⁹⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de octubre de 1978, Comisión/Bélgica, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, apartado 10.

14. Diversas deficiencias del mercado que afectan a los servicios de transporte sostenible pueden justificar la intervención de los poderes públicos en el sector del transporte terrestre. En primer lugar, el sector del transporte tiene importantes efectos externos negativos, como la contaminación, los accidentes y los atascos. No es fácil tener en cuenta estos efectos externos en las tarificaciones del acceso a las infraestructuras de transporte. Ello puede ocasionar disparidades en el precio de los distintos modos de transporte, que podrían corregirse con el apoyo de los poderes públicos a los modos de transporte que generen menos costes externos. En segundo lugar, los sectores del transporte terrestre sostenible pueden experimentar dificultades de coordinación en términos económicos, por ejemplo, al adoptar una norma de interoperabilidad común para el ferrocarril o en las conexiones entre distintas redes de transporte. En tercer lugar, los sectores del transporte terrestre sostenible también adolecen de la desventaja del pionero, que impide el desarrollo de los modos de transporte con menores costes externos, pero que no atraen suficientes inversiones porque la inversión en esos modos de transporte no es lo suficientemente rentable. Por último, algunas empresas de los sectores del transporte terrestre sostenible pueden tener dificultades para conseguir financiación.

15. Por lo que se refiere a las ayudas para el cumplimiento de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 ⁽⁴⁰⁾ establece las condiciones en las que pueden organizarse y financiarse, desde el 2 de diciembre de 2009 ⁽⁴¹⁾, los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios (tranvía y metro) y por carretera (autobús), y por vía navegable en caso de que los Estados miembros decidan aplicar el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 a dichos servicios ⁽⁴²⁾. Por lo que se refiere al transporte de mercancías, el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 estableció un período transitorio de tres años que comenzaba el 3 de diciembre de 2009, en virtud del cual el Reglamento (CEE) n.º 1191/69 ⁽⁴³⁾ seguía siendo aplicable a los servicios de transporte de mercancías. Hasta la fecha, la Comisión ha evaluado la compatibilidad de las ayudas abonadas desde el 3 de diciembre de 2012 por la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, por carretera y por vía navegable directamente con arreglo al artículo 93 del TFUE ⁽⁴⁴⁾.

16. En virtud del artículo 93 del TFUE, los Estados miembros pueden, en determinados supuestos, imponer obligaciones específicas para garantizar la prestación de servicios de transporte adecuados. El estado actual de la oferta en el sector del transporte y las necesidades de la UE demuestran que puede haber escasez de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril económicamente viables. La Comisión reconoce que la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril puede redundar en interés de la sociedad en su conjunto ⁽⁴⁵⁾. No obstante, si un Estado miembro tiene la intención de dar ayudas a los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, debe demostrar que estos servicios presentan características especiales en comparación con los servicios comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril, si tales servicios existen en el mercado ⁽⁴⁶⁾. La Comisión ha observado que los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril no siempre pueden prestarse en condiciones comerciales y, en circunstancias excepcionales, pueden precisar de ayuda financiera pública en forma de compensación por servicio público. Corresponde a los Estados miembros determinar las necesidades de los usuarios del transporte de mercancías por ferrocarril y determinar si es necesaria la ayuda. No obstante, antes de

⁽⁴⁰⁾ Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

⁽⁴¹⁾ Entre estas condiciones están la definición de las obligaciones de servicio público, el objeto de los contratos públicos de servicios, el procedimiento de adjudicación de dichos contratos y el cálculo de la compensación abonada a las empresas que prestan servicios de transporte público. Si se cumple lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, la compensación se considera compatible con el mercado interior y exenta de la obligación de notificación previa a la Comisión que impone el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

⁽⁴²⁾ Artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1370/2007; véase la nota a pie de página n.º 40.

⁽⁴³⁾ Reglamento (CEE) n.º 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable [DO, edición especial en español, capítulo 08, tomo 001, p. 131], en la versión resultante de la modificación introducida por el Reglamento (CEE) n.º 1893/91 del Consejo, de 20 de junio de 1991 (DO L 169 de 29.6.1991, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/1893/oj>).

⁽⁴⁴⁾ Decisión de la Comisión, de 24 de noviembre de 2023, relativa a la ayuda estatal SA.32953, Italia, Medidas de ayuda estatal en favor de Trenitalia SpA (DO L, 2024/2860, 18.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2860/oj>).

⁽⁴⁵⁾ Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (DO C 8 de 11.1.2012, p. 4), apartado 50.

⁽⁴⁶⁾ Véanse las directrices interpretativas de la Comisión del Reglamento (CE) n.º 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (DO C 92 de 29.3.2014, p. 1), punto 2.1.3.

introducir obligaciones de servicio público para los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, los Estados miembros deben hacer todo lo posible para generar unas condiciones normativas y económicas favorables que permitan a dichos servicios operar en condiciones comerciales. La adecuación de los servicios de transporte debería valorarse teniendo en cuenta la oferta y la demanda en el sector del transporte y las necesidades de la comunidad. Al mismo tiempo, la compensación económica por estas obligaciones debe estar sujeta a condiciones que minimicen los falseamientos de la competencia en el mercado interior. Por lo tanto, es importante aclarar las condiciones en las que la compensación por servicio público debe considerarse compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 93 del TFUE.

17. En las Directrices sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias, adoptadas por la Comisión en 2008 (en lo sucesivo, «Directrices de 2008») ⁽⁴⁷⁾, se codificó la práctica de la Comisión en cuanto a la aplicación del artículo 93 del TFUE a las empresas ferroviarias. En las Directrices de 2008 también figuraban incentivos para aumentar la cuota del transporte ferroviario. Estas Directrices tenían por objeto apoyar la liberalización del sector ferroviario y completar el mercado ferroviario europeo único con la interoperabilidad plena. En las Directrices de 2008 no se fija una fecha de vencimiento, pero en el control de adecuación llevado a cabo por la Comisión en 2020 ⁽⁴⁸⁾ se concluyó que debían revisarse para reflejar la práctica decisoria desarrollada por la Comisión en relación con las ayudas estatales evaluadas directamente con arreglo al artículo 93 del TFUE, la evolución del mercado y los objetivos estratégicos perseguidos por el Pacto Verde Europeo.
18. Con las presentes directrices, la Comisión: i) sustituye a las Directrices de 2008; ii) codifica sus decisiones sobre la aplicación de las ayudas estatales a la coordinación de los transportes con arreglo al artículo 93 del TFUE (no solo al transporte ferroviario, sino también a las vías navegables y al transporte multimodal sostenible); iii) ofrece una guía sobre las reglas aplicables a las ayudas estatales aplicables a los servicios de transporte público de mercancías por ferrocarril; iv) reitera el régimen aplicable a las empresas ferroviarias integradas verticalmente, y v) aclara las obligaciones de información de los Estados miembros.
19. El objetivo de las presentes directrices es contribuir a la transición hacia la neutralidad climática perseguida por el Reglamento (UE) 2021/1119 estimulando unos servicios de transporte terrestre sostenibles y garantizando al mismo tiempo la igualdad de condiciones en los sectores del transporte terrestre sostenible. Las presentes directrices y el Reglamento de la Comisión (recientemente adoptado) por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 93, 107 y 108 del TFUE (en lo sucesivo denominado «Reglamento de exención por categorías para el transporte») ⁽⁴⁹⁾ tienen por objeto orientar a los Estados miembros hacia los tipos de ayuda potencialmente menos falseadores de la competencia en el sector del transporte terrestre.

1.2.1. Transporte ferroviario

20. El sector ferroviario reviste una importancia estratégica para la UE. En la UE se transportan anualmente por ferrocarril alrededor de 1 600 millones de toneladas de mercancías y 9 000 millones de pasajeros y este sector contribuye en gran medida a la combinación de transportes terrestres de la UE ⁽⁵⁰⁾, ya que ofrece un transporte limpio y un alto grado de eficiencia en términos de número de pasajeros transportados por vehículo y viaje. El

⁽⁴⁷⁾ Comunicación de la Comisión titulada «Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias» (DO C 184 de 22.7.2008, p. 13).

⁽⁴⁸⁾ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, de 30 de octubre de 2020, «Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit» («Control de adecuación del paquete de modernización de las ayudas estatales de 2012, las Directrices sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias y el seguro de crédito a la exportación a corto plazo», documento en inglés) [SWD(2020) 257 final].

⁽⁴⁹⁾ Reglamento (UE) 2026/562 de la Comisión de 16 de marzo de 2026 por el que se declaran determinadas categorías de ayudas en el sector del transporte por ferrocarril, por vía navegable y multimodal compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 93, 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L, 2026/562, 30.3.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2026/562/oj>).

⁽⁵⁰⁾ En 2019, antes del brote de la pandemia de COVID-19, el volumen de tráfico ferroviario de pasajeros en la UE alcanzó los 414 000 millones de pasajeros-kilómetro de un total de aproximadamente 6 billones de pasajeros-kilómetro de transporte terrestre. Para prevenir la propagación del COVID-19, los países impusieron medidas restrictivas en marzo de 2020 que afectaron considerablemente al transporte ferroviario de pasajeros. A pesar de la recuperación constante de los volúmenes de tráfico, en comparación con 2019, en 2021 el número de pasajeros por ferrocarril en los Estados miembros seguía siendo un 37 % inferior al de 2019. En 2018, el volumen de tráfico ferroviario de mercancías en la UE alcanzó los 400 000 millones de toneladas-kilómetro, de un total de 2,5 billones en el conjunto del transporte terrestre. Las restricciones relacionadas con la COVID-19 también tuvieron un efecto significativo en el transporte de mercancías por ferrocarril, aunque menor que en el caso del transporte de pasajeros por ferrocarril. En 2021, los volúmenes de tráfico de la UE casi alcanzaron el nivel máximo de 2018: 399 000 millones de toneladas-kilómetro (fuente: Eurostat).

transporte ferroviario, por ser el modo de transporte motorizado más sostenible y ecológico, es crucial para lograr los objetivos climáticos de la UE. Sin embargo, como se confirma en el estudio encargado por la Comisión para la revisión de las Directrices de 2008 ⁽⁵¹⁾, el sector ferroviario sigue adoleciendo de varias dificultades que hacen que el mercado sea incapaz de cumplir los objetivos climáticos de la UE. No se trata solo de que el número y la capacidad actuales de las instalaciones ferroviarias no podrían dar cabida al aumento del tráfico que se pretende alcanzar, sino que la red ferroviaria en toda la UE sigue siendo en gran medida inadecuada debido a la falta de conexiones entre las terminales de transporte de mercancías y de coordinación entre los sistemas de transporte ferroviario de los distintos Estados miembros. Además, una parte significativa del parque de material rodante de la UE se acerca al final de su vida útil y su renovación no puede darse por sentada, dado que es posible que las empresas ferroviarias más pequeñas no puedan asumir la inversión financiera necesaria sin ayuda pública.

21. Como se puso de relieve en el Control de adecuación llevado a cabo por la Comisión en 2020 ⁽⁵²⁾, varios aspectos de las Directrices de 2008 han quedado obsoletos y, de hecho, ya no se aplican. Por ejemplo, las condiciones para cancelar la deuda histórica vinculada directamente a la actividad de transporte ferroviario quedaron obsoletas ⁽⁵³⁾, al igual que las condiciones específicas para reestructurar las ramas de transporte de mercancías de las empresas ferroviarias, que solo eran de aplicación hasta el 1 de enero de 2010 ⁽⁵⁴⁾, y la sección relativa a la supresión de las garantías estatales ilimitadas ⁽⁵⁵⁾. Las presentes directrices ya no incluyen estos elementos.

22. Del mismo modo, los criterios de compatibilidad de las ayudas para la compra y la renovación de material rodante fijados en las Directrices de 2008 ⁽⁵⁶⁾ hacían referencia a otras Directrices sobre ayudas estatales cuyo período de validez ya acabó o que han sido sustituidas entre tanto ⁽⁵⁷⁾. Las presentes directrices eliminan esas condiciones y fijan un nuevo régimen de ayudas para la adquisición de material rodante a fin de facilitar la entrada en el mercado o la expansión de nuevas empresas (véase la sección 4.2.2.3). Al formular las nuevas condiciones, la Comisión ha tenido en cuenta los siguientes factores: i) el parque de material rodante está próximo al fin de su vida útil prevista o ya lo ha rebasado ⁽⁵⁸⁾; ii) la falta de normalización técnica entre los Estados miembros impide el intercambio de material rodante entre ellos ⁽⁵⁹⁾; y iii) las empresas ferroviarias que se consideran pequeñas y medianas empresas (pymes) o pequeñas empresas de mediana capitalización y los nuevos entrantes se enfrentan a dificultades particulares para renovar o aumentar sus flotas debido a los costes elevados de inversión que conlleva la adquisición de material rodante y a las dificultades para conseguir financiación ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵¹⁾ Estudio para la evaluación de impacto de la revisión de las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias [E.CA Economics et al. (2022)].

⁽⁵²⁾ Véase la nota a pie de página n.º 48.

⁽⁵³⁾ Capítulo 4 de las Directrices de 2008; véase la nota a pie de página n.º 47. El punto 56 de las Directrices de 2008 se refiere a las ayudas destinadas a compensar deudas claramente determinadas e individualizadas contraídas antes del 15 de marzo de 2001 o de la fecha posterior de adhesión a la UE del Estado miembro de que se trate.

⁽⁵⁴⁾ Capítulo 5 de las Directrices de 2008; véase la nota a pie de página n.º 47.

⁽⁵⁵⁾ Capítulo 7 de las Directrices de 2008; véase la nota a pie de página n.º 47. Según el punto 4.1 de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía (DO C 155 de 20.6.2008, p. 10), las garantías ilimitadas son, en principio, incompatibles con el Tratado CE. Esta regla se aplica a todos los sectores económicos, incluido el sector del transporte.

⁽⁵⁶⁾ Capítulo 3 de las Directrices de 2008; véase la nota a pie de página n.º 47.

⁽⁵⁷⁾ A saber, las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis (DO C 244 de 1.10.2004, p. 2), las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente (DO C 82 de 1.4.2008, p. 1), las Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional para el período 2007-2013 (DO C 54 de 4.3.2006, p. 13), y el Reglamento (CE) n.º 70/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas (DO L 10 de 13.1.2001, p. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2001/70/2007-01-01>), y el Reglamento (CEE) n.º 1191/69 (mencionado en la nota a pie de página n.º 43), que ya no están en vigor.

⁽⁵⁸⁾ Aunque existen diferencias entre los Estados miembros, al ritmo actual de renovación (observado en los últimos diez años) el tamaño del parque de material rodante de la UE, en particular de los trenes de pasajeros, disminuirá en los próximos diez años.

⁽⁵⁹⁾ La falta de normalización técnica es el resultado de las diferencias en la infraestructura ferroviaria de los distintos Estados miembros en cuanto a los sistemas de señalización, electrificación y tensión y ancho de vía (que en algunos Estados miembros, por ejemplo, España, Portugal, Irlanda y Finlandia, es diferente del ancho estándar de 1 435 mm que predomina en la UE).

⁽⁶⁰⁾ La oferta de material rodante de segunda mano no puede considerarse una alternativa real a la compra o el arrendamiento financiero de material rodante nuevo debido al escaso desarrollo de los mercados de segunda mano de material rodante.

23. A diferencia de las Directrices de 2008, las presentes directrices se aplican a todas las empresas que operan en los sectores del transporte terrestre sostenible. En el sector ferroviario, esto significa que estas directrices se aplican no solo a las empresas ferroviarias, sino también a otros operadores ferroviarios⁽⁶¹⁾ y empresas propietarias de vehículos para el transporte ferroviario, así como a las empresas que operan en el lado de la demanda del sector del transporte ferroviario, es decir, los operadores de transporte (por ejemplo, empresas de logística, transitarios, transportistas de transporte multimodal)⁽⁶²⁾, en la medida en que opten por utilizar el ferrocarril en lugar de la carretera.
24. Por lo que se refiere a las ayudas de funcionamiento, hubo que actualizar los criterios de compatibilidad fijados en las Directrices de 2008 para las ayudas a la utilización de infraestructuras ferroviarias y las ayudas a la reducción de los costes externos⁽⁶³⁾. La experiencia que ha adquirido la Comisión en la evaluación de las ayudas con arreglo a las Directrices de 2008 ha puesto de manifiesto la necesidad de simplificar y racionalizar dichas reglas para resolver las deficiencias específicas del mercado que pretendían subsanar. Aunque las presentes directrices no incluyen una sección sobre las ayudas a la utilización de infraestructuras⁽⁶⁴⁾, los Estados miembros pueden conceder ayudas para reducir los costes externos del transporte, aplicando la metodología de los costes externos, con el fin de sufragar los costes ligados a la utilización de las infraestructuras (véase la sección 4.2.1.1). Además, para seguir facilitando el desarrollo de nuevas conexiones ferroviarias comerciales, la Comisión aplicará las presentes Directrices para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril y de nuevas conexiones comerciales de trenes nocturnos de pasajeros (véase la sección 4.2.1.2).
25. Basándose en la experiencia adquirida con las Directrices de 2008 respecto de las ayudas a la interoperabilidad y dados los diferentes tipos de beneficios subyacentes a la inversión en sistemas de gestión del tráfico⁽⁶⁵⁾, las presentes directrices diferencian entre ayudas a la interoperabilidad (sección 4.2.2.4) y ayudas para la adaptación técnica y la modernización del material rodante (sección 4.2.2.5). De hecho, las inversiones en interoperabilidad están expuestas a un mayor grado de deficiencias del mercado, en particular deficiencias de coordinación y desventajas del pionero para los operadores del mercado⁽⁶⁶⁾. La Comisión evaluará las ayudas destinadas a promover la digitalización para facilitar la gestión del tráfico, que el tráfico discorra de manera ininterrumpida o la seguridad de las operaciones ferroviarias con arreglo a las secciones de las presentes directrices relativas a las ayudas a la interoperabilidad (sección 4.2.2.4) y a las ayudas para la adaptación técnica y la modernización (sección 4.2.2.5).

⁽⁶¹⁾ El término «operador ferroviario» comprende no solo a las «empresas ferroviarias», en el sentido de la Directiva 2012/34/UE, es decir, toda empresa pública o privada cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o pasajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción, sino también a otras empresas ferroviarias que prestan servicios de transporte ferroviario, pero no servicios de tracción (es decir, cuando tienen que alquilar las locomotoras para realizar su actividad económica).

⁽⁶²⁾ La Comisión ha establecido una práctica decisoria en la aplicación de los principios de las Directrices de 2008 a las medidas de ayuda cuyos beneficiarios directos son las empresas de logística que utilizan servicios de transporte ferroviario en lugar de las empresas ferroviarias [por ejemplo, Decisión de la Comisión, de 24 de octubre de 2022, en el asunto SA.100463, Países Bajos, régimen de ayudas para promover el cambio modal de la carretera al ferrocarril y las vías navegables, considerando 49 (DO C 461 de 2.12.2022, p. 1); Decisión de la Comisión, de 4 de agosto de 2022, en el asunto SA.64465, Eslovaquia, Régimen de ayudas para apoyar el desarrollo del transporte intermodal de mercancías, considerando 8 (DO C 13 de 13.1.2023, p. 1); Decisión de la Comisión, de 3 de marzo de 2022, en el asunto SA.100286, Italia, región Friuli-Venezia Giulia, Régimen de ayudas para el desarrollo del transporte intermodal de mercancías, revisada en 2022, considerando 35 (DO C 169 de 22.4.2022, p. 1); Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2021, en el asunto SA.100234, Italia, Prórroga y refinanciación del régimen de ayudas SA.47779, Italia, Friuli-Venezia Giulia, Medidas para el desarrollo del transporte combinado, considerandos 32 y 33 (DO C 146 de 1.4.2022, p. 1); Decisión de la Comisión, de 15 de mayo de 2020, en el asunto SA.53615, Italia, Intervenciones en favor de la ciudad de Génova, considerando 55 (DO C 206 de 19.6.2020, p. 1); Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2018, en el asunto SA.50115, Italia, Transporte ferroviario intermodal de láminas de hierro en la región Friuli-Venezia Giulia, considerando 58 (DO C 90 de 8.3.2019, p. 2); Decisión de la Comisión, de 6 de diciembre de 2017, en el asunto SA.48858, Italia, Régimen de ayudas al transporte combinado en la Provincia de Bolzano, considerando 53 (DO C 158 de 4.5.2018, p. 6); Decisión de la Comisión, de 25 de julio de 2017, en el asunto SA.46806, Italia, Ayuda al transporte combinado en la Provincia de Trento, considerando 46 (DO C 442 de 22.12.2017, p. 2); Decisión de la Comisión, de 29 de abril de 2016, en el asunto SA.41033, Italia, Régimen de transporte integrado en la Provincia de Trento, considerando 44 (DO C 220 de 17.6.2016, p. 2); Decisión de la Comisión, de 13 de junio de 2014, en el asunto SA.38152, Italia, Ayuda al transporte ferroviario de mercancías en la región de Emilia-Romaña, considerando 27 (DO C 282 de 22.8.2014, p. 23); Decisión de la Comisión, de 16 de diciembre de 2011, en el asunto SA.32603, Italia, Régimen de subvención «Ferrobonus» al transporte combinado, considerando 26 (DO C 88 de 24.3.2012, p. 1)].

⁽⁶³⁾ Capítulo 6 de las Directrices de 2008; véase la nota a pie de página n.º 47.

⁽⁶⁴⁾ Si bien esta sección se incluyó en el punto 98, letra a), de las Directrices de 2008.

⁽⁶⁵⁾ La marcada dimensión europea del transporte ferroviario hace que este sea muy sensible a la falta de interoperabilidad y coordinación entre las redes ferroviarias nacionales, lo que puede afectar a su competitividad. Este es el caso, en particular, del transporte de mercancías por ferrocarril, puesto que en torno a la mitad de este es transfronterizo. Hasta ahora, el tráfico ferroviario de pasajeros ha sido principalmente nacional; y menos del 10 % de este tráfico fue internacional en 2021 (fuente: Eurostat); sin embargo, tiene un gran potencial transfronterizo, especialmente el transporte transfronterizo nocturno.

⁽⁶⁶⁾ Estudio para la evaluación de impacto de la revisión de las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias; véase la nota a pie de página n.º 51, secciones 4.7 y 5.5.

26. A diferencia de las Directrices de 2008, que no amparaban las ayudas a las instalaciones de transporte ferroviario ⁽⁶⁷⁾, las presentes directrices establecen reglas pormenorizadas sobre la compatibilidad de las ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de instalaciones de servicio ferroviario y apartaderos privados (secciones 4.2.2.1 y 4.2.2.2). Estas reglas hacen balance de la práctica decisoria desarrollada por la Comisión al evaluar la compatibilidad de las ayudas estatales en el sector del transporte terrestre con arreglo al artículo 93 del TFUE.
27. Las presentes directrices incluyen un capítulo específico sobre la compatibilidad de las ayudas destinadas a reembolsar a las empresas por el cumplimiento de determinadas obligaciones inherentes a la prestación de un servicio público en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril (capítulo 5).
28. Por último, las presentes directrices incluyen un capítulo específico en el que se reitera el régimen aplicable a los flujos financieros en las empresas ferroviarias integradas verticalmente (capítulo 6).

1.2.2. *Transporte por vía navegable*

29. La red de vías navegables de la UE abarca 25 Estados miembros y comprende unos 41 000 kilómetros de vías navegables. Cada año se mueven por ellas alrededor de 150 000 millones de toneladas-kilómetro de mercancías, transportadas por unos 15 000 buques de carga, así como unos 3 000 buques de pasaje que realizan viajes de un día y 430 buques de crucero (con capacidad para más de 12 pasajeros) ⁽⁶⁸⁾. Existe un potencial significativo para aumentar la cuota modal del transporte por vía navegable, lo que reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero. No obstante, para ello, el transporte por vía navegable debería poder competir en igualdad de condiciones con otros modos de transporte.
30. Las Directrices de 2008 no eran de aplicación al sector de las vías navegables. En los últimos años, la Comisión ha autorizado ayudas estatales para fomentar la coordinación del transporte por vía navegable amparándose directamente en el artículo 93 del TFUE ⁽⁶⁹⁾. Las presentes directrices codifican la práctica decisoria a este respecto y fijan criterios claros sobre la compatibilidad de las ayudas a las operaciones en las vías navegables. En consonancia con el planteamiento adoptado para el sector ferroviario, las presentes directrices son de aplicación a las empresas que desarrollan su actividad del lado de la oferta (es decir, ayudas a los transportistas por vía navegable, así como a empresas propietarias de vehículos para el transporte por vía navegable) y del lado de la demanda en el sector de las vías navegables (es decir, operadores de transporte como empresas de logística, transitarios y transportistas multimodales, en la medida en que opten por pasar de la carretera a las vías navegables).
31. En las presentes directrices se fijan las condiciones de compatibilidad de las ayudas de funcionamiento y las ayudas a la inversión en el sector de las vías navegables. Por lo que se refiere a las ayudas de funcionamiento, las reglas que rigen las ayudas para reducir los costes externos del transporte se aplican también al transporte por vía navegable (tanto de pasajeros como de mercancías) y las reglas que rigen las ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales también se aplica al transporte de mercancías por vía navegable (véanse las secciones 4.2.1.1 y 4.2.1.2). Por lo que se refiere a las ayudas a la inversión, la Comisión aplicará las presentes directrices tanto a las ayudas para la construcción, mejora y renovación de las instalaciones en vías navegables (véase la sección 4.2.2.1) como a las ayudas para la adquisición de buques de navegación interior, para facilitar el acceso a la financiación destinada a inversiones en flotas (véase la sección 4.2.2.3). Por lo que se refiere a la mejora de los buques de navegación interior, en consonancia con el planteamiento adoptado en el sector ferroviario, en las presentes directrices se distingue entre ayudas a las inversiones en interoperabilidad (sección 4.2.2.4) y ayudas para la adaptación técnica y la modernización de los buques (sección 4.2.2.5). La Comisión evaluará, en el marco de estas dos secciones de las Directrices, las ayudas destinadas a promover la digitalización para facilitar la gestión del tráfico, que el tráfico discurra de manera ininterrumpida o la seguridad de las operaciones en las vías navegables.

⁽⁶⁷⁾ El capítulo 2 de las Directrices de 2008 (véase la nota a pie de página n.º 47) solo contemplaba los efectos para las empresas ferroviarias de la financiación pública de las infraestructuras.

⁽⁶⁸⁾ Véase la nota a pie de página n.º 35.

⁽⁶⁹⁾ Por ejemplo, la Decisión de la Comisión, de 24 de octubre de 2022, en el asunto SA.100463, Países Bajos, Régimen de ayudas para promover la transferencia modal de la carretera al ferrocarril y las vías navegables, considerando 49 (DO C 461 de 2.12.2022, p. 1); Decisión de la Comisión, de 20 de septiembre de 2021, en el asunto SA.58817, Italia, Régimen de ayudas al transporte de carga por vía navegable en Italia, considerando 116 (DO C 500 de 10.12.2021, p. 1); Decisión de la Comisión, de 2 de octubre de 2020, en el asunto SA.58023, Bélgica, Prórroga del régimen de ayudas a los modos de transporte alternativos al transporte por carretera para el período 2021-2025, considerando 16 (DO C 397 de 20.11.2020, p. 1), y Decisión de la Comisión, de 24 de octubre de 2018, en el asunto SA.50584, Bélgica, Medida de ayuda estructural para reducir la desventaja de costes de la agrupación de volúmenes transportados por ferrocarril / vía navegable desde y hacia puertos marítimos flamencos con el fin de promover el cambio modal, considerandos 52 a 55 (DO C 90 de 8.3.2019, p. 1).

32. El sector europeo de las vías navegables cuenta con una flota relativamente antigua y, en general, parece tener dificultades para aumentar su cuota de tráfico en comparación con otros modos de transporte. Entre 2014 y 2020, el número de transportistas por vía navegable de mercancías y de pasajeros disminuyó, y la capacidad de carga disponible también ha disminuido continuamente desde 2011. Al elaborar estas nuevas reglas, la Comisión ha tenido en cuenta estas cuestiones y el hecho de que la mayoría de las empresas del sector de las vías navegables son pymes o, en el mejor de los casos, pequeñas empresas de mediana capitalización, que a menudo se ven impedidas de renovar o aumentar su flota debido a las dificultades para conseguir financiación en el mercado ⁽⁷⁰⁾. Por lo tanto, con arreglo a las presentes directrices, las pymes y las pequeñas empresas de mediana capitalización son las únicas beneficiarias posibles de las ayudas para la adquisición de buques de navegación interior. Esto significa que se podrá canalizar este tipo de ayudas allá donde sea más necesario para fomentar el desarrollo del sector de las vías navegables.

1.2.3. Transporte multimodal sostenible

33. El término «transporte multimodal» designa al transporte de mercancías o pasajeros mediante al menos dos modos de transporte diferentes ⁽⁷¹⁾. En el sector del transporte terrestre, el transporte multimodal se considera «sostenible» si al menos uno de los modos de transporte utilizados es el ferrocarril o las vías navegables, o cuando el transporte multimodal combina el transporte terrestre con el transporte marítimo de corta distancia. El transporte multimodal sostenible en el sector del transporte terrestre es fundamental para conseguir una mayor utilización del ferrocarril y las vías navegables, ya que por sí solo rara vez ofrece soluciones de transporte puerta a puerta. El transporte multimodal sostenible, con el que se logran conexiones de puerta a puerta y cubriendo el último tramo, combina el carácter más ecológico y la mayor eficiencia energética propias del transporte que no utiliza la carretera con la accesibilidad y flexibilidad del transporte por carretera. Por lo tanto, es fundamental para lograr los objetivos de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente y del Pacto Verde Europeo.
34. Aunque el volumen del transporte multimodal de mercancías ha aumentado considerablemente en los últimos treinta años, el transporte exclusivamente por carretera sigue siendo el principal modo de transporte de mercancías en la UE. El transporte multimodal de mercancías no es, a menudo, tan competitivo como el transporte exclusivamente por carretera debido a ciertas carencias del primero en cuanto a la disponibilidad, fiabilidad, puntualidad y velocidad en las diferentes fases de la cadena (es decir, los servicios prestados por ferrocarril y el transporte acuático, las terminales de transporte de mercancías y el transporte por carretera en el último tramo) y al hecho de que los efectos externos negativos del transporte por carretera no se tienen suficientemente en cuenta.
35. El transporte multimodal de mercancías que no implica la manipulación de las propias mercancías al cambiar de modo de transporte ⁽⁷²⁾ se conoce como «transporte intermodal». El «transporte combinado» es una subcategoría del transporte intermodal, expresamente regulada en toda la UE mediante la Directiva de transporte combinado ⁽⁷³⁾. Esta Directiva se adoptó en 1975 ⁽⁷⁴⁾ y se ha modificado varias veces para aplicarse a un conjunto más amplio de actividades. En aras de la claridad, la ayuda financiera de los Estados miembros al transporte combinado con arreglo a la presente Directiva puede considerarse ayuda estatal. Dichas ayudas deben cumplir las condiciones de compatibilidad aplicables al transporte multimodal sostenible establecidas en el Reglamento de exención por categorías para el transporte, en las presentes directrices o en cualquier otro instrumento pertinente de la legislación sobre ayudas estatales (véase el capítulo 3).
36. En las presentes directrices se fijan las condiciones de compatibilidad de las ayudas de funcionamiento y las ayudas a la inversión en el transporte multimodal sostenible con el fin de reorientar el tráfico del transporte exclusivamente por carretera e impulsar al mismo tiempo el uso del ferrocarril, las vías navegables y el transporte marítimo de corta distancia en el transporte multimodal, cuando el transporte marítimo de corta distancia esté vinculado al transporte terrestre y sea una alternativa comercialmente viable al transporte por carretera.

⁽⁷⁰⁾ Parlamento Europeo, Hacia un transporte por vías navegables interiores en Europa con perspectivas de futuro [P9_TA(2021)0367], https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_ES.html.

⁽⁷¹⁾ El término «transporte multimodal» designa el transporte de pasajeros o mercancías, o ambos, que utiliza dos o más modos de transporte, tal como se define en el Reglamento (UE) 2024/1679, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

⁽⁷²⁾ El hecho de que la unidad de carga o el vehículo no varíe cuando se cambia de modo de transporte reduce la manipulación de la carga, con el consiguiente menor riesgo de daños o pérdidas de mercancías.

⁽⁷³⁾ Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/2013-07-01>).

⁽⁷⁴⁾ Directiva 75/130/CEE del Consejo, de 17 de febrero de 1975, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes de mercancías combinados ferrocarril-carretera entre Estados miembros (DO L 48 de 22.2.1975, p. 31, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1975/130/oj>).

37. En el caso de las ayudas de funcionamiento, las reglas respecto de las ayudas para reducir los costes externos del transporte también son de aplicación al transporte multimodal sostenible (sección 4.2.1.1). Por el contrario, las reglas que rigen las ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales se refieren únicamente al transporte por ferrocarril y vía navegable y no se aplican al transporte multimodal sostenible en general.
38. En el caso de las ayudas a la inversión, la Comisión aplicará las presentes directrices a las ayudas a instalaciones de transporte multimodal y las ayudas para mejorar ⁽⁷⁵⁾ el equipo para el transporte multimodal sostenible. Las ayudas a las instalaciones de transporte multimodal están limitadas a las ayudas a la inversión en instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable (sección 4.2.2.1). En aras de la claridad, las instalaciones de transporte multimodal situadas en puertos marítimos pueden recibir ayudas con arreglo a las presentes directrices si tienen conexiones por ferrocarril o vía navegable. Por lo que se refiere a la mejora del equipo para el transporte multimodal sostenible, en consonancia con el planteamiento adoptado en los sectores ferroviario y de las vías navegables, en las presentes directrices se distingue entre las ayudas a las inversiones en interoperabilidad (sección 4.2.2.4) y las ayudas para la adaptación técnica y la modernización del equipo para el transporte multimodal sostenible (sección 4.2.2.5).

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

2.1. **Ámbito de aplicación**

39. Las presentes Directrices son de aplicación a las medidas de ayuda estatal ⁽⁷⁶⁾ concedidas a las empresas de los sectores del transporte terrestre sostenible (es decir, empresas del sector ferroviario, empresas del sector de las vías navegables y empresas transportistas u operadoras de transporte multimodal sostenible en el sector del transporte terrestre), siempre que las medidas de ayuda entren dentro del ámbito de aplicación del capítulo 4 o del capítulo 5 de las presentes directrices.
40. En las presentes directrices se fijan los criterios de compatibilidad a efectos del artículo 93 del TFUE de las ayudas siguientes:
- a) las ayudas a los sectores del transporte terrestre sostenible que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes (capítulo 4);
 - b) las ayudas al sector del transporte de mercancías por ferrocarril destinadas a reembolsar a las empresas por el cumplimiento de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público (capítulo 5).
41. Por lo que se refiere a las ayudas para la coordinación de los transportes en los sectores del transporte terrestre sostenible, los siguientes tipos de ayudas, que responden a las necesidades de coordinación del transporte, tal como se detalla en las secciones 4.2.1 y 4.2.2, entran en el ámbito de aplicación de las presentes directrices: i) ayudas para reducir los costes externos del transporte; ii) ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales; iii) regímenes de ayudas para la construcción, mejora y renovación de instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones en vías navegables e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable; iv) ayudas para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados; v) ayudas para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable; vi) ayudas a la interoperabilidad en los sectores del transporte terrestre sostenible; y vii) ayudas para la adaptación técnica y la modernización en los sectores del transporte terrestre sostenible.

⁽⁷⁵⁾ Como se explica en el punto 42, las presentes directrices no amparan las ayudas para la adquisición de equipos para el transporte multimodal sostenible.

⁽⁷⁶⁾ El artículo 107, apartado 1, del TFUE define las ayudas estatales como «las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones». Las intervenciones estatales que no cumplan alguna de las condiciones establecidas en el artículo 107, apartado 1, del TFUE no constituyen ayuda estatal. Por consiguiente, no están sujetas a la evaluación de compatibilidad establecida en las presentes directrices. En concreto, la financiación de la UE gestionada centralmente por las instituciones, agencias, empresas comunes u otros órganos de la UE, y que no esté directa o indirectamente bajo el control de los Estados miembros, no constituye ayuda estatal. Esto se aplica, por ejemplo, a la financiación proporcionada por la UE en el marco del Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 (DO L 249 de 14.7.2021, p. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18>).

42. Las presentes directrices no amparan las ayudas a la inversión para la adquisición de equipos para el transporte multimodal sostenible. Estas ayudas entran en el ámbito de aplicación del Reglamento de exención por categorías para el transporte si se refieren a unidades de carga intermodal o grúas de a bordo de buques y son concedidas por los Estados miembros en forma de regímenes de ayudas en condiciones muy específicas. Más allá de estos supuestos, la Comisión considera que las ayudas para la adquisición de equipos para el transporte multimodal sostenible (por ejemplo, semirremolques izables por grúa) solo pueden autorizarse con carácter excepcional y, por lo tanto, las evaluará directamente con arreglo al TFUE.
43. Las presentes directrices no amparan las ayudas estatales a las infraestructuras portuarias ⁽⁷⁷⁾. La Comisión seguirá evaluando las ayudas estatales a las infraestructuras portuarias bien directamente con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, si no están exentas por pertenecer a una determinada categoría en virtud del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión ⁽⁷⁸⁾, o con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE, cuando la infraestructura portuaria sea necesaria para la prestación de un servicio de interés económico general y no esté exenta por pertenecer a una determinada categoría en virtud de la Decisión (UE) 2025/2630 de la Comisión ⁽⁷⁹⁾, de conformidad con las reglas establecidas en la Comunicación de la Comisión sobre el marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público («Marco sobre los servicios de interés económico general») ⁽⁸⁰⁾. Para despejar dudas y como se menciona en el punto 38 y se aclara en el punto 124, la Comisión aplicará las presentes directrices a las ayudas a la inversión en instalaciones de transporte multimodal ubicadas en puertos marítimos y que tengan conexiones por ferrocarril o vía navegable.
44. Las presentes directrices no abarcan las ayudas a la inversión en vehículos limpios ⁽⁸¹⁾ y equipos móviles de terminal limpios ⁽⁸²⁾, ni las ayudas a la inversión para la reducción del ruido del transporte ferroviario. Por lo que se refiere al transporte ferroviario, por vía navegable y multimodal sostenible, la Comisión evaluará la compatibilidad de las ayudas a la inversión en vehículos limpios y equipos móviles de terminal limpios, así como en la reducción del ruido del transporte ferroviario, con arreglo a las «Directrices sobre ayudas estatales en materia de clima, protección del medio ambiente y energía 2022» ⁽⁸³⁾ de la Comisión, si dichas ayudas no están exentas por categorías en virtud del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión ⁽⁸⁴⁾.
45. Las presentes directrices no abarcan las ayudas para promover la investigación, el desarrollo y la innovación en los niveles de desarrollo de la tecnología hasta el nivel 8 ⁽⁸⁵⁾. La Comisión seguirá evaluando la compatibilidad de las ayudas para promover la investigación, el desarrollo y la innovación hasta el nivel 8 de desarrollo de la tecnología en los sectores del transporte terrestre sostenible con arreglo al «Marco sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación» de 2022 de la Comisión, si no están exentas por categorías en virtud del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión ⁽⁸⁶⁾. Para despejar dudas, la Comisión aplicará las presentes directrices a las ayudas a las tecnologías de interoperabilidad y a las tecnologías de adaptación técnica y modernización en los sectores del transporte terrestre sostenible que hayan alcanzado el nivel 9 de desarrollo de la tecnología (aplicación comercial de sistemas probados en entornos operativos). Por lo tanto, los costes relacionados con estudios, ensayos y homologaciones, así como las instalaciones piloto y los prototipos para la aplicación de dichas tecnologías de nivel 9 de desarrollo deben ser subvencionables con arreglo a las presentes Directrices.

⁽⁷⁷⁾ A tenor del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

⁽⁷⁸⁾ Véase la nota a pie de página n.º 77.

⁽⁷⁹⁾ Decisión (UE) 2025/2630 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2025, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L, 2025/2630 de 19.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj>).

⁽⁸⁰⁾ Comunicación de la Comisión «Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (2011)» (DO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

⁽⁸¹⁾ A tenor del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

⁽⁸²⁾ A tenor de la Comunicación de la Comisión «Directrices sobre ayudas estatales en materia de clima, protección del medio ambiente y energía 2022» (DO C 80 de 18.2.2022, p. 1).

⁽⁸³⁾ Véase la nota a pie de página n.º 82.

⁽⁸⁴⁾ Véase la nota a pie de página n.º 77.

⁽⁸⁵⁾ Véase la Comunicación de la Comisión «Marco sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación» (DO C 414 de 28.10.2022, p. 1), nota a pie de página 60, que hace referencia a la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia europea para las tecnologías facilitadoras esenciales: un puente al crecimiento y el empleo», COM(2012) 341 final, de 26 de junio de 2012.

⁽⁸⁶⁾ Véase la nota a pie de página n.º 77.

46. Por lo que se refiere a las ayudas al sector ferroviario en concepto de reembolso por el cumplimiento de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, el Reglamento (CE) n.º 1370/2007⁽⁸⁷⁾ crea un marco jurídico específico para los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera [y por vía navegable si los Estados miembros deciden aplicar el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 a dichos servicios⁽⁸⁸⁾]. Por lo tanto, en el caso de los servicios de transporte público, la Comisión aplicará las presentes directrices únicamente a las compensaciones por servicio público respecto de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. La Comisión seguirá evaluando las compensaciones por servicio público abonadas por la prestación de servicios de transporte de mercancías por vía navegable [y de servicios de transporte de pasajeros por vía navegable si no están sujetos al Reglamento (CE) n.º 1370/2007] directamente con arreglo al artículo 93 del TFUE. Para despejar dudas, las empresas que presten servicios de transporte a las que se haya confiado mediante contrato la prestación de un servicio público también deben poder beneficiarse de las ayudas concedidas al amparo del Reglamento de exención por categorías para el transporte, o de las presentes directrices, siempre que se cumplan las normas sobre acumulación⁽⁸⁹⁾ y se evite una compensación excesiva.
47. Las presentes directrices aclaran las condiciones para evaluar, con arreglo al artículo 93 del TFUE, las ayudas al sector del transporte de mercancías por ferrocarril destinadas a reembolsar a las empresas por el cumplimiento de determinadas obligaciones inherentes a la prestación de un servicio público⁽⁹⁰⁾. Las condiciones reflejan los principios establecidos por la Comisión en el Marco sobre los servicios de interés económico general⁽⁹¹⁾, que no es directamente aplicable a los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, ya que excluye expresamente el transporte terrestre de su ámbito de aplicación. Las presentes directrices también aportan las aclaraciones específicas necesarias dadas las necesidades específicas del sector del transporte de mercancías por ferrocarril.
48. En las presentes directrices (capítulo 6) también se reiteran los principios aplicables a los flujos financieros en las empresas ferroviarias integradas verticalmente.
49. Las condiciones establecidas en las presentes directrices se aplican a los regímenes de ayudas y a las ayudas individuales, tanto si se basan en un régimen de ayudas como si se conceden *ad hoc*, salvo que se especifique otra cosa.
50. Las presentes directrices se aplican a las empresas de cualquier tamaño, salvo que se especifique otra cosa.
51. Las empresas en crisis, tal como se definen en las Directrices de la Comisión sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis⁽⁹²⁾, no pueden recibir ayudas con arreglo a las presentes directrices porque las ayudas a empresas en crisis no son, en principio, un medio adecuado para responder a las necesidades de coordinación de los transportes o para garantizar la prestación de un servicio público. En las Directrices de la Comisión sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis se fijan los criterios de compatibilidad de las ayudas de salvamento y de reestructuración concedidas con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE a todas las empresas que se consideren empresas en crisis, incluidas las empresas del sector del transporte terrestre, en ausencia de orientaciones específicas de la Comisión para las empresas en crisis de dicho sector⁽⁹³⁾.
52. Al evaluar las ayudas en favor de empresas que estén sujetas a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión que haya declarado una ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior, la Comisión tendrá en cuenta el importe de la ayuda que debe recuperarse⁽⁹⁴⁾.

⁽⁸⁷⁾ Véase la nota a pie de página n.º 40.

⁽⁸⁸⁾ Véanse el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 y la nota a pie de página n.º 40.

⁽⁸⁹⁾ Véanse el artículo 8 del Reglamento de exención por categorías para el transporte y la sección 4.1.3 de las presentes directrices.

⁽⁹⁰⁾ En aras de la claridad, la Comisión seguirá evaluando la compatibilidad de las ayudas al sector del transporte de mercancías por vía navegable para reembolsar a las empresas por el cumplimiento de determinadas obligaciones inherentes a la prestación de un servicio público directamente con arreglo al artículo 93 del TFUE.

⁽⁹¹⁾ Véase la nota a pie de página n.º 80.

⁽⁹²⁾ Comunicación de la Comisión titulada «Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis» (DO C 249 de 31.7.2014, p. 1).

⁽⁹³⁾ En las Directrices de 2008 (véase la nota a pie de página n.º 47) se contemplaban excepciones a las reglas aplicables a las empresas en crisis del sector del transporte de mercancías por ferrocarril, que dejaron de ser efectivas el 31 de diciembre de 2009. Desde entonces, las Directrices de la Comisión sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis (véase la nota a pie de página n.º 92) se aplican plenamente a todo el sector ferroviario.

⁽⁹⁴⁾ Véase la sentencia de 15 de mayo de 1997, TWD/Comisión, C-355/95 P, ECLI:EU:C:1997:241, apartados 25 a 27.

2.2. Definiciones

53. A efectos de las presentes directrices, se entenderá por:

- a) «infraestructura de acceso»: cualquier tipo de infraestructura necesaria para el acceso y entrada por tierra, mar o vía fluvial de los usuarios a una instalación de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable o a una instalación de servicio ferroviario o de vía navegable, en particular carreteras, vías férreas, canales y esclusas;
- b) «ayuda *ad hoc*»: ayuda que no se concede sobre la base de un régimen de ayudas;
- c) «intensidad de la ayuda»: importe bruto de ayuda expresado en porcentaje de los costes subvencionables, antes de impuestos u otras cargas;
- d) «régimen de ayudas»: todo dispositivo con arreglo al cual pueden concederse ayudas individuales a las empresas en él definidas de forma genérica y abstracta, sin necesidad de medidas de aplicación adicionales, y todo dispositivo con arreglo al cual pueden concederse ayudas, no vinculadas a un proyecto específico, a una o varias empresas por un período indefinido o por un importe ilimitado;
- e) «infraestructura específica»: infraestructura construida para una empresa o empresas identificables previamente y adaptada a sus necesidades;
- f) «equipo para el transporte multimodal sostenible»: equipo básico para el transporte multimodal sostenible, como los semirremolques izables por grúa, excepto el equipo utilizado para la explotación de las instalaciones;
- g) «Entorno europeo de servicios de información fluvial (SIF)»: plataforma electrónica como punto de acceso único basada en la información fluvial nacional que presta servicios técnicos y operativos a los usuarios de los SIF y contiene enlaces a la información electrónica con arreglo al principio de «solo una vez», garantizando que los ciudadanos y las empresas faciliten datos a las Administraciones públicas una sola vez;
- h) «registro europeo de vehículos»: registro al que se refiere el artículo 22, apartado 1, y el artículo 47, apartado 5, de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁹⁵⁾;
- i) «plan de evaluación»: documento que abarca uno o varios regímenes de ayudas y contiene al menos los siguientes elementos: los objetivos del régimen de ayudas que se va a evaluar, las preguntas de la evaluación, los indicadores de resultados, el método previsto para llevar a cabo la evaluación, los requisitos en materia de recogida de datos, el calendario propuesto para la evaluación (incluida la fecha de presentación de los informes provisional y final de evaluación), la descripción del organismo independiente que llevará a cabo la evaluación o los criterios que se utilizarán para su selección, y las modalidades para garantizar la publicidad de la evaluación;
- j) «costes externos del transporte»: costes generados por los usuarios del transporte y no soportados por ellos, sino por el conjunto de la sociedad, especialmente los costes relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica, las lesiones y muertes, el ruido y los atascos;
- k) «terminal de transporte de mercancías»: estructura equipada para el transbordo y el almacenamiento temporal de mercancías;
- l) «ayuda individual»: i) una ayuda *ad hoc* y ii) ayudas concedidas a beneficiarios individuales sobre la base de un régimen de ayudas;
- m) «instalación de vía navegable»: instalación de servicio (por ejemplo, una terminal de transporte de mercancías o una instalación de mantenimiento o almacenamiento) y su infraestructura de acceso (incluido el equipo físico o digital necesario para su funcionamiento) ubicada en el territorio de la UE y utilizada para el transporte por vía navegable, excepto las instalaciones o el equipo relacionados con el ejercicio de actividades distintas del transporte;

⁽⁹⁵⁾ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (versión refundida) (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/2020-05-28>).

- n) «buque de navegación interior»: buque de transporte de pasajeros o mercancías destinado exclusiva o principalmente a la navegación en vía navegable o en aguas situadas dentro de aguas abrigadas o sus inmediaciones, incluyendo los buques contruidos especialmente para propulsar un convoy empujado;
- o) «unidad de carga intermodal»: contenedor, caja móvil o semirremolque / vehículo de motor para el transporte de mercancías por carretera, o combinación de vehículos utilizados en el transporte intermodal;
- p) «transporte intermodal»: circulación de mercancías en una misma y única unidad de carga o vehículo por modos de transporte sucesivos sin manipulación de las propias mercancías al cambiar de modo de transporte;
- q) «interoperabilidad»: tráfico ininterrumpido de mercancías o pasajeros cuyo origen, destino, o ambos, estén comprendidos en los sectores del transporte terrestre sostenible;
- r) «transporte terrestre»: transporte de mercancías o pasajeros por ferrocarril, vía navegable o carretera ⁽⁹⁶⁾;
- s) «transporte multimodal»: transporte de mercancías o pasajeros mediante al menos dos modos de transporte diferentes;
- t) «nueva conexión comercial de transporte de mercancías por vía navegable»: conexión comercial que comprende nuevas operaciones regulares de transporte de mercancías por vía navegable entre al menos dos terminales de transporte de mercancías que no hayan estado conectadas directamente por servicios regulares de transporte de mercancías durante al menos tres años antes de que comenzase a funcionar la conexión en cuestión;
- u) «nueva conexión comercial de transporte de mercancías por ferrocarril»: conexión comercial que comprende nuevas operaciones regulares de transporte de mercancías por ferrocarril entre al menos dos terminales de transporte de mercancías que no hayan estado conectadas directamente por servicios regulares de transporte de mercancías durante al menos tres años antes de que comenzase a funcionar la conexión en cuestión;
- v) «nueva conexión comercial de trenes nocturnos de pasajeros»: conexión comercial que comprende nuevas operaciones regulares de servicio ferroviario nocturno de pasajeros entre al menos dos estaciones que no hayan estado conectadas por servicios regulares de servicio ferroviario nocturno de pasajeros durante al menos tres años antes de que comenzase a funcionar la conexión en cuestión;
- w) «nuevo entrante»: empresa ferroviaria a tenor de la definición del artículo 3, punto 1, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo que cumple las dos condiciones siguientes:
 - i) ha recibido una licencia con arreglo al artículo 17, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE para el segmento de mercado pertinente menos de veinte años antes de la concesión de la ayuda;
 - ii) no está vinculada en el sentido del artículo 3, apartado 3, del anexo I del Reglamento de exención por categorías para el transporte a una empresa ferroviaria que haya recibido una licencia con arreglo al artículo 3, punto 14, de la Directiva 2012/34/UE antes del 1 de enero de 2010;
- x) «actividades distintas del transporte»: servicios comerciales no relacionados con el transporte terrestre sostenible, incluidos los servicios complementarios a pasajeros, transitarios u otros prestadores de servicios, como el alquiler de oficinas, tiendas y hoteles;
- y) «servicio de trenes nocturnos de pasajeros»: servicio regular de transporte de viajeros por ferrocarril con horario de salida hasta las 23:30 horas y de llegada a su destino final a partir de las 05:00 horas, que utilice material rodante, incluidos coches cama;
- z) «superestructura portuaria»: elementos de superficie (por ejemplo, de depósito), equipo fijo (por ejemplo, almacenes y terminales) y equipo móvil (por ejemplo, grúas) situados en un puerto para prestar servicios portuarios relacionados con el transporte, siempre que la superestructura esté situada en una instalación de transporte multimodal con una conexión ferroviaria o por vía navegable;

⁽⁹⁶⁾ Según el artículo 100 del TFUE, el título VI (Transportes) del TFUE solo se aplica, en principio, a los transportes por ferrocarril, carretera o vías navegables. Estos tres tipos de transporte se denominan generalmente «transporte terrestre», por oposición a los transportes marítimo y aéreo.

- aa) «apartadero privado»: infraestructura ferroviaria de propiedad y explotación privadas que comprende las vías férreas y cualesquiera otras instalaciones o equipo necesarios para que sea funcional, y que conecta con las instalaciones de carga de la red ferroviaria pública que no pueden considerarse instalaciones de servicio con arreglo al anexo II de la Directiva 2012/34/UE, así como cualquier infraestructura específica que presta servicio a una infraestructura ferroviaria de propiedad y explotación privadas;
- bb) «terminal de transporte de mercancías por ferrocarril o vía navegable»: terminal de transporte de mercancías entre dos sistemas ferroviarios diferentes o entre al menos dos modos de transporte, uno de los cuales es el ferrocarril o las vías navegables, y su infraestructura de acceso (incluido el equipo físico o digital necesario para su funcionamiento), ubicada en el territorio de la UE, como terminales de transporte de mercancías en puertos interiores o marítimos, en vías navegables o en aeropuertos o plataformas logísticas multimodales, excepto las instalaciones o el equipo relacionados con el ejercicio de actividades distintas del transporte;
- cc) «instalación de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable»: instalación de servicio que comprende las superestructuras portuarias y las terminales de transporte de mercancías por ferrocarril o vías navegables, y su infraestructura de acceso (incluido el equipo físico o digital necesario para su funcionamiento) ubicada en el territorio de la UE y necesaria para prestar servicios de transporte por ferrocarril o vía navegable en combinación con otros modos de transporte, excepto las instalaciones o el equipo relacionados con el ejercicio de actividades distintas del transporte;
- dd) «instalación de servicio ferroviario»: instalación de servicio (por ejemplo, una terminal de transporte de mercancías por ferrocarril o una instalación de mantenimiento o almacenamiento) y su infraestructura de acceso (incluido el equipo físico o digital necesario para su funcionamiento) ubicada en el territorio de la UE y a la que se refiere el anexo II de la Directiva 2012/34/UE, excepto las instalaciones o el equipo relacionados con el ejercicio de actividades distintas del transporte;
- ee) «empresa ferroviaria»: toda empresa ferroviaria a tenor del artículo 3, punto 1, de la Directiva 2012/34/UE;
- ff) «material rodante»: cualquiera de los siguientes:
- i) las locomotoras para el transporte de mercancías y pasajeros y el material rodante utilizado en el transporte de pasajeros, incluidas las unidades motrices térmicas o eléctricas, los trenes de pasajeros automotores térmicos o eléctricos, y los coches de pasajeros;
- ii) los vagones de mercancías, incluidos los vehículos de piso rebajado diseñados para toda la red y los vehículos diseñados para el transporte de camiones;
- gg) «buque marítimo»: buque distinto de los que navegan exclusiva o principalmente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de aguas abrigadas o sus inmediaciones;
- hh) «transporte marítimo de corta distancia»: traslado de mercancías y pasajeros por mar entre puertos ubicados en las aguas territoriales de uno o varios Estados miembros o entre un puerto situado en aguas de los Estados miembros y un puerto situado en aguas de un tercer país adyacente con los mares que limitan con aguas de uno o varios Estados miembros ⁽⁹⁷⁾;
- ii) «pequeña y mediana empresa» o «pyme»: empresa que reúne las condiciones establecidas en el anexo I del Reglamento de exención por categorías para el transporte;
- jj) «pequeña empresa de mediana capitalización»: empresa que reúne los criterios establecidos en el anexo IV del Reglamento de exención por categorías para el transporte; A efectos de las ayudas incluidas en productos financieros apoyados por el programa InvestEU en el marco financiero plurianual de la Unión para los años 2021 a 2027 ⁽⁹⁸⁾, se entenderá por «pequeña empresa de mediana capitalización» una empresa que no sea una pyme y tenga 499 empleados como máximo;
- kk) «inicio de los trabajos»: bien el inicio de los trabajos de construcción relacionados con la inversión, bien el primer compromiso jurídicamente vinculante para el pedido de equipo, si esta fecha es anterior o, en los casos de absorciones o adquisiciones, el momento en que se adquieren los activos vinculados directamente al establecimiento adquirido;

⁽⁹⁷⁾ Artículo 3, punto 25, del Reglamento (UE) 2024/1679, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

⁽⁹⁸⁾ Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo, de 17 de diciembre de 2020, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 (DO L 433I de 22.12.2020, p. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/2024-01-01>).

- ll) «transporte terrestre sostenible»: transporte de mercancías o pasajeros por ferrocarril, vía navegable o transporte multimodal sostenible;
- mm) «sectores del transporte terrestre sostenible»: el sector ferroviario, el sector de las vías navegables y el transporte multimodal sostenible en el sector del transporte terrestre;
- nn) «transporte multimodal sostenible»: transporte de mercancías o pasajeros mediante al menos dos modos de transporte diferentes en el que al menos uno de los modos utilizados sea el ferrocarril o las vías navegables, o transporte multimodal en el que se combina el transporte terrestre con el transporte marítimo de corta distancia;
- oo) «aplicaciones telemáticas»: cualquiera de las siguientes:
 - i) las aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros, incluidos los sistemas de información a los viajeros antes del viaje y durante el mismo, los sistemas de reserva y pago, la gestión de equipajes, y la gestión de las correspondencias entre trenes y con otros modos de transporte;
 - ii) aplicaciones destinadas a los servicios de transporte de mercancías, incluidos los sistemas de información (seguimiento en tiempo real de la mercancía y de los trenes), los sistemas de selección y asignación, los sistemas de reserva, de pago y de facturación y las aplicaciones que gestionan las correspondencias con otros modos de transporte y que expiden los documentos electrónicos de acompañamiento;
- pp) «transportista»: empresa que transporta pasajeros o mercancías en los sectores del transporte terrestre sostenible;
- qq) «operador de transporte»: empresa que organiza el transporte de mercancías y, por tanto, elige entre modos de transporte;
- rr) «empresa en crisis»: empresa que cumple los criterios establecidos en el artículo 2, punto 18, del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión;
- ss) «vehículo para el transporte por ferrocarril o vía navegable»: material rodante o buque de navegación interior.

2.3. Estructura de las directrices

- 54. En el capítulo 3 se aclara qué medidas en el sector del transporte terrestre no deben notificarse a la Comisión antes de su aplicación.
- 55. En el capítulo 4 se especifican las medidas amparadas por las presentes directrices con arreglo al artículo 93 del TFUE. En la sección 4.1 se fijan las condiciones de compatibilidad aplicables, con carácter general, a las ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes. En la sección 4.2 se fijan las condiciones de compatibilidad específicas aplicables a distintos tipos de medidas de ayuda que responden a las necesidades de coordinación de los transportes. En el capítulo 5 se aclaran las condiciones de compatibilidad aplicables a las medidas de ayuda para el reembolso por el cumplimiento de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público. En el capítulo 6 se reiteran los principios aplicables a los flujos financieros en las empresas ferroviarias integradas verticalmente.
- 56. En el capítulo 7 se fijan las condiciones en las que la Comisión someterá a una evaluación *ex post* los regímenes notificados con arreglo al artículo 93 del TFUE.
- 57. En el capítulo 8 se establecen las obligaciones de información y seguimiento de los Estados miembros que concedan ayudas con arreglo al artículo 93 del TFUE.
- 58. En los capítulos 9 y 10 se trata el período de validez de las presentes directrices y el calendario para su revisión.

3. MEDIDAS NO SUJETAS A NOTIFICACIÓN

59. Cuando una intervención estatal cumpla los criterios para ser considerada ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE⁽⁹⁹⁾, en principio, los Estados miembros deberán notificarla a la Comisión con arreglo al artículo 108, apartado 3, del TFUE.
60. Las ayudas estatales al sector del transporte terrestre no están sujetas a la obligación de notificación contemplada en el artículo 108, apartado 3, del TFUE si cumplen las condiciones establecidas en un reglamento de exenciones por categorías adoptado por la Comisión, ya sea con arreglo al artículo 1 del Reglamento (UE) 2022/2586 del Consejo⁽¹⁰⁰⁾ o con arreglo al artículo 1 del Reglamento (UE) 2015/1588 del Consejo⁽¹⁰¹⁾.
61. A este respecto, el Reglamento de exención por categorías para el transporte ampara determinadas categorías de ayudas estatales que responden a las necesidades de coordinación de los transportes en el sector del transporte terrestre. Estas medidas de ayuda, si se conceden de conformidad con las condiciones de compatibilidad aplicables en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte, no dan lugar a ningún falseamiento significativo de la competencia y de los intercambios comerciales, por lo que se consideran compatibles con el mercado interior con arreglo al artículo 93 del TFUE y no están sujetas a la obligación de notificación.
62. Además, en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión⁽¹⁰²⁾ figuran disposiciones que podrían eximir a las ayudas al sector del transporte terrestre de la obligación de notificación. Por ejemplo, las ayudas a puertos interiores pueden quedar exentas como categoría en virtud del artículo 56 *quater* de dicho Reglamento. Siempre que estas ayudas estén relacionadas con infraestructuras portuarias (atracaaderos, embarcaderos, etc.), y se concedan de conformidad con las condiciones de compatibilidad previstas en el Reglamento (UE) n.º 651/2014⁽¹⁰³⁾, dichas medidas de ayuda se consideran compatibles con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, ya que no dan lugar a ningún falseamiento significativo de la competencia y de los intercambios comerciales.
63. El Reglamento (UE) 2023/2831 de la Comisión⁽¹⁰⁴⁾ también es de aplicación al transporte terrestre. Del mismo modo, las compensaciones concedidas a las empresas que presten servicio de interés económico general en el sector del transporte terrestre están amparadas por el Reglamento (UE) 2023/2832 de la Comisión⁽¹⁰⁵⁾. Se considera que las medidas que cumplan los criterios de dichos Reglamentos no afectan a la competencia ni a los intercambios comerciales en el mercado interior. Estas medidas *de minimis* no están sujetas a obligación de notificación, ya que se considera que no cumplen todos los criterios del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

⁽⁹⁹⁾ Respecto del concepto de ayuda estatal, la Comisión remite a su Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (C/2016/2946) (DO C 262 de 19.7.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2016/2025-03-15). Como se indica en el punto 211 de dicha Comunicación, generalmente se descarta un efecto sobre los intercambios entre Estados miembros o un falseamiento de la competencia por lo que se refiere a la construcción de infraestructuras en casos en los que, al mismo tiempo: i) una infraestructura generalmente no se enfrenta a competencia directa, ii) la financiación privada es insignificante en el sector y en el Estado miembro en cuestión, y iii) la infraestructura no está diseñada para favorecer selectivamente a una empresa o sector específicos, sino para aportar beneficios a la sociedad en general.

⁽¹⁰⁰⁾ Reglamento (UE) 2022/2586 del Consejo, de 19 de diciembre de 2022, sobre la aplicación de los artículos 93, 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de ayudas estatales en el sector del transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal (DO L 338 de 30.12.2022, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>).

⁽¹⁰¹⁾ Reglamento (UE) 2015/1588 del Consejo, de 13 de julio de 2015, sobre la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de ayudas estatales horizontales (DO L 248 de 24.9.2015, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1588/2018-12-27>).

⁽¹⁰²⁾ Véase la nota a pie de página n.º 77.

⁽¹⁰³⁾ Véase la nota a pie de página n.º 77.

⁽¹⁰⁴⁾ Reglamento (UE) 2023/2831 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2023, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* (DO L, 2023/2831, 15.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2831/oj>).

⁽¹⁰⁵⁾ Reglamento (UE) 2023/2832 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2023, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* concedidas a empresas que prestan servicios de interés económico general (DO L, 2023/2832, 15.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2832/oj>).

4. AYUDAS QUE RESPONDAN A LAS NECESIDADES DE COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES

4.1. Condiciones generales de compatibilidad

64. En esta sección se presentan las condiciones generales de compatibilidad aplicables a todas las categorías de ayudas detalladas en la sección 4.2. Al evaluar si las medidas de ayuda en los sectores del transporte terrestre sostenible responden a las necesidades de coordinación de los transportes con arreglo al artículo 93 del TFUE, la Comisión analizará el cumplimiento de los principios expuestos en la presente sección (puntos 65 a 86). Las condiciones fijadas en la sección 4.2 para cada categoría de ayudas específica aclaran algunas de las condiciones generales de compatibilidad presentadas en la presente sección, en particular en la sección 4.1.1 (Condiciones de compatibilidad fundamentales).

4.1.1. Condiciones de compatibilidad fundamentales

Contribución a las necesidades de coordinación de los transportes

65. La ayuda debe contribuir al desarrollo del sector del transporte terrestre para hacerlo sostenible y responder así a las necesidades de coordinación de los transportes.

Necesidad de la ayuda

66. Las ayudas deben ser necesarias para cumplir el objetivo de coordinación de los transportes definido por la medida específica de conformidad con el punto 65. Este es el caso cuando la ayuda puede generar un desarrollo sustancial del sector del transporte terrestre hacia su sostenibilidad que el mercado por sí solo no puede lograr. Esto puede ocurrir, por ejemplo, cuando existen i) disparidades de precios entre las diferentes formas de transporte por razón de efectos externos negativos que no se tienen en cuenta; ii) dificultades a las que se enfrentan los operadores del mercado para conseguir financiación en el mercado debidas a asimetrías de información; iii) fallos de coordinación entre los agentes del mercado, o iv) con carácter más genérico, inversiones que conllevan efectos externos positivos, pero no son suficientemente rentables para el beneficiario potencial.

Adecuación de la ayuda

67. Las ayudas deben ser adecuadas para cumplir el objetivo especificado de coordinación de los transportes. En principio, no se consideran adecuadas las ayudas si el mismo resultado puede conseguirse con un instrumento menos falseador de la competencia (como los instrumentos basados en el mercado o normativos) o con una forma de ayuda menos falseadora (como garantías o anticipos reembolsables) que los instrumentos no reembolsables, como las subvenciones directas.

Efecto incentivador de la ayuda

68. Las ayudas deben inducir al beneficiario a cambiar su comportamiento o a emprender una actividad económica adicional que no desarrollaría sin la ayuda o que desarrollaría en menor o en distinta medida. Para demostrar el efecto incentivador es preciso especificar el supuesto de hecho y el supuesto contrario probable, es decir, sin la ayuda ⁽¹⁰⁶⁾.

⁽¹⁰⁶⁾ Ese supuesto deberá ser creíble, auténtico y guardar relación con factores de la toma de decisiones prevalentes en el momento de la decisión por parte del beneficiario de la ayuda con respecto al proyecto. Los Estados miembros pueden basarse en documentos oficiales del consejo de administración, evaluaciones de riesgos, informes financieros, planes empresariales internos, dictámenes periciales y otros estudios relacionados con el proyecto objeto de evaluación. Los documentos que contengan información sobre previsiones de la demanda, de costes y financieras, los documentos presentados a un comité de inversión y que describan con detalle varias hipótesis de inversión o explotación, o los documentos facilitados a entidades financieras podrían ayudar a los Estados miembros a demostrar el efecto incentivador. Estos documentos deben ser contemporáneos al proceso de toma de decisiones sobre el proyecto o la actividad.

69. Además, en lo que se refiere específicamente a las ayudas a la inversión, se considera que no tienen efecto incentivador si el inicio de los trabajos en el proyecto precede a la presentación por escrito a las autoridades públicas competentes de una solicitud de ayuda por el beneficiario⁽¹⁰⁷⁾. Cuando el beneficiario comience a trabajar⁽¹⁰⁸⁾ en el proyecto antes de solicitar la ayuda, no se considerará compatible con el mercado interior ninguna ayuda concedida en relación con dicho proyecto. Las ayudas concedidas para compensar los costes del cumplimiento de las normas de la UE no tienen, en principio, efecto incentivador. Como regla general, solo las ayudas que vayan más allá de las normas de la UE pueden tener efecto incentivador. No obstante, en los casos en que la norma de la UE pertinente ya haya sido adoptada, pero aún no esté en vigor, la ayuda puede tener un efecto incentivador si incentiva que la inversión se ejecute y finalice al menos doce meses antes de que la norma entre en vigor, salvo que se indique otra cosa en las secciones 4.2.2.1 a 4.2.2.5. Para no disuadir a los Estados miembros de establecer normas nacionales obligatorias que sean más rigurosas o ambiciosas que las normas de la Unión correspondientes, las medidas de ayuda podrán tener un efecto incentivador con independencia de que existan tales normas nacionales. Lo mismo ocurre cuando la ayuda se conceda en presencia de normas nacionales obligatorias adoptadas en ausencia de normas de la UE.

Proporcionalidad de la ayuda

70. El importe de ayuda por beneficiario debe limitarse al mínimo necesario para incentivar al beneficiario a llevar a cabo el proyecto o la actividad que recibe la ayuda. Ese mínimo podrá determinarse como un porcentaje de los costes subvencionables del proyecto o actividad subvencionado, tal como se especifica en cada categoría específica de la sección 4.2. Si bien la evaluación de la proporcionalidad se lleva a cabo generalmente desde una perspectiva *ex ante*, en casos excepcionales en los que la evolución futura de los costes y los ingresos está sujeta a un alto grado de incertidumbre y existe una fuerte asimetría de información, puede resultar muy difícil definir la cantidad necesaria de la ayuda estatal con un cálculo totalmente *ex ante*. En tales casos, además de la cuantificación *ex ante*, los Estados miembros podrán introducir mecanismos *ex post*, como el reembolso o el seguimiento de los costes para garantizar la proporcionalidad, manteniendo al mismo tiempo los incentivos para que los beneficiarios reduzcan al mínimo sus costes y desarrollen sus actividades de manera más eficiente a lo largo del tiempo.
71. Por lo que se refiere a las ayudas a la inversión, si no se especifica otra cosa para las categorías específicas de ayudas detalladas en la sección 4.2.2, las ayudas se consideran proporcionadas si se corresponden con el coste adicional neto necesario para conseguir el objetivo de la medida de ayuda, en comparación con el supuesto contrario, es decir, sin la ayuda («déficit de financiación»). Para calcular el déficit de financiación, es necesario determinar:
- los ingresos y costes estimados, incluidos los relativos a la inversión, la explotación y el valor terminal del proyecto («supuesto de hecho») y los del proyecto alternativo que el beneficiario de la ayuda podría verosímelmente haber realizado de forma creíble sin la ayuda («supuesto contrario»);
 - el coste medio ponderado del capital estimado del beneficiario para actualizar los flujos de caja futuros;
 - el valor actual neto («VAN») para el supuesto de hecho y el supuesto contrario, a lo largo de la duración del proyecto.
72. Basándose en los elementos enumerados en las letras a) a c), el déficit de financiación es la diferencia entre los VAN del proyecto en el supuesto de hecho y en el supuesto contrario, a lo largo de la duración del proyecto, actualizada con el coste medio ponderado del capital estimado. Todas las hipótesis y opciones metodológicas empleadas en el cálculo del déficit de financiación deben explicarse y justificarse. El análisis del supuesto de hecho y el supuesto contrario debe tener en cuenta todas las medidas de ayuda estatal existentes o previstas, como las ayudas de funcionamiento o distintos tipos pertinentes de ayudas a la inversión que afecten al análisis del déficit de financiación.

⁽¹⁰⁷⁾ La solicitud de ayuda puede adoptar diversas formas, por ejemplo, una oferta en un procedimiento de licitación para la concesión de la ayuda a la actividad. En toda solicitud deberá constar, como mínimo, el nombre del solicitante, una descripción del proyecto o actividad, incluida su ubicación, y el importe de la ayuda necesaria para llevarlo a cabo.

⁽¹⁰⁸⁾ La adquisición de terrenos y los trabajos preparatorios como la obtención de permisos y la realización de estudios de viabilidad no se consideran el inicio de los trabajos en el proyecto subvencionado.

73. Un ejemplo de supuesto contrario sería que el beneficiario no realice la actividad o inversión o prosiga su actividad sin cambios. Cuando se demuestre que se trata de un supuesto contrario verosímil, el déficit de financiación podrá calcularse con el nivel de VAN negativo del proyecto en el supuesto de hecho sin ayuda a lo largo de la duración del proyecto (suponiendo implícitamente que el VAN del supuesto contrario es cero) ⁽¹⁰⁹⁾.

Evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y los intercambios comerciales entre Estados miembros

74. El falseamiento de la competencia que conlleve la ayuda no ha de perjudicar a los intereses generales de la UE ⁽¹¹⁰⁾. Al evaluar si los efectos negativos de la medida sobre la competencia y los intercambios comerciales son limitados, la Comisión podrá considerar el impacto previsible que la medida de ayuda, especialmente si consiste en una ayuda *ad hoc*, pueda tener en la competencia entre las empresas del mercado o mercados de transporte afectados, incluidos los mercados ascendente o descendente, y el riesgo de creación de un exceso de capacidad.
75. La Comisión considera que, en principio, los regímenes de ayudas tienen menos probabilidades de tener un efecto negativo sobre la competencia y los intercambios comerciales entre los Estados miembros que las ayudas *ad hoc*. En cualquier caso, para limitar el posible efecto negativo sobre la competencia y los intercambios comerciales, la Comisión solo aprobará regímenes de ayudas de funcionamiento por un período máximo de cinco años y regímenes de ayudas a la inversión por un período máximo de diez años ⁽¹¹¹⁾. Si algún Estado miembro desea prorrogar un régimen de ayudas más allá de estos períodos máximos, debe enviar una nueva notificación para que la Comisión pueda volver a analizarlo a la luz de los resultados obtenidos y, en su caso, autorizar su prórroga.

4.1.2. *Respeto de otras disposiciones del Derecho de la UE*

76. La ayuda estatal no puede declararse compatible con el mercado interior si la propia ayuda o algún aspecto de su aplicación que esté tan intrínsecamente ligado al objeto de la ayuda que sea imposible evaluarlos por separado (incluido el método de financiación cuando forme parte de la medida) constituyen una infracción del Derecho de la UE ⁽¹¹²⁾. Este puede ser el caso, por ejemplo, cuando, para recibir la ayuda, el beneficiario esté obligado a tener su sede en el Estado miembro de que se trate o a estar establecido predominantemente en ese Estado miembro o a utilizar bienes de producción nacional o servicios nacionales.

4.1.3. *Acumulación*

77. Las ayudas previstas en las presentes directrices pueden acumularse con cualquier otra medida de ayuda estatal, siempre que dichas medidas se refieran a costes subvencionables diferentes o no cubran costes subvencionables identificables.

⁽¹⁰⁹⁾ Si no hay un proyecto alternativo, la Comisión verificará que el importe de la ayuda no supere el mínimo necesario para que el proyecto subvencionado sea suficientemente rentable, por ejemplo, permitiendo alcanzar una TIR correspondiente al valor de referencia específico del sector o de la empresa o a la tasa crítica de rentabilidad. Las tasas normales de rentabilidad requeridas por el beneficiario en otros proyectos de inversión similares, sus costes de capital en su conjunto o la rentabilidad registrada habitualmente en el sector en cuestión también podrán utilizarse para este fin. Deben calcularse todos los costes y beneficios esperados correspondientes a lo largo de la duración del proyecto.

⁽¹¹⁰⁾ Si bien el artículo 93 del TFUE no contiene una disposición equivalente a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 3, letra c), segunda parte, del TFUE, en virtud del cual las ayudas solo pueden declararse compatibles con el mercado interior cuando no alteren las condiciones de los intercambios en contra del interés común, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ya ha precisado que, al evaluar medidas de ayuda con arreglo al artículo 93 del TFUE, la Comisión debe comprobar que la ayuda no ponga en peligro los intereses generales de la UE; véase la sentencia de 12 de octubre de 1978, Comisión/Bélgica, 156/77, apartado 10, que se cita en la nota a pie de página n.º 39.

⁽¹¹¹⁾ Esto significa que las ayudas podrán concederse en virtud de regímenes ya aprobados en un plazo máximo de cinco años (en el caso de los regímenes de ayudas de funcionamiento) o de diez años (en el caso de los regímenes de ayudas a la inversión) a partir de la fecha de notificación de la decisión de la Comisión por la que el régimen de ayudas se declare compatible.

⁽¹¹²⁾ Véanse la sentencia de 22 de marzo de 1977, Iannelli & Volpi SpA, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, apartado 14; la sentencia de 15 de junio de 1993, Matra SA/Comisión, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, apartado 41; la sentencia de 31 de enero de 2023, Comisión/Braesch y otros, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, apartados 96 a 99 y la sentencia de 11 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, C-59/23P, ECLI:EU:C:2025:686, apartado 70.

78. Las ayudas previstas en las presentes directrices pueden concederse simultáneamente en el marco de varios regímenes de ayudas o acumularse con ayudas *ad hoc* o *de minimis* para los mismos costes subvencionables, siempre que la cantidad total de las ayudas para los mismos costes subvencionables no dé lugar a compensación excesiva o sobrepase el importe máximo de ayuda autorizado en virtud de las presentes directrices. Si el Estado miembro permite que la ayuda concedida con una medida se acumule con la ayuda procedente de otras medidas para los mismos costes subvencionables, debe especificar, para cada medida, el método utilizado para garantizar el cumplimiento de esta condición.
79. La financiación de la UE gestionada centralmente que no quede directa o indirectamente bajo el control del Estado miembro no constituye ayuda estatal. Cuando la financiación de la UE se combine con ayudas estatales, el Estado miembro debe garantizar que el importe total de la financiación pública concedida para los mismos costes subvencionables no exceda del porcentaje de financiación más favorable establecido en las normas aplicables del Derecho de la Unión.

4.1.4. Transparencia

80. Las ayudas deben concederse de forma transparente.
81. Cuando las ayudas se conceden en una forma distinta que no sea una subvención, el importe de la ayuda debe ser su equivalente de subvención bruto. La ayuda pagadera en varios plazos se calculará a su valor en el momento de la concesión. El tipo de interés que debe utilizarse a efectos de actualización y para calcular el importe de la ayuda en un préstamo bonificado⁽¹¹³⁾ es el tipo de referencia aplicable en el momento de la concesión, establecido de conformidad con la Comunicación de la Comisión relativa a la revisión del método de fijación de los tipos de referencia y de actualización⁽¹¹⁴⁾.
82. Para reducir los efectos negativos de la ayuda garantizando que los competidores tengan acceso a información pertinente sobre las actividades subvencionadas, el Estado miembro de que se trate debe garantizar que se publique la información siguiente en el módulo de transparencia de las concesiones de ayudas estatales de la Comisión⁽¹¹⁵⁾ o en un sitio web exhaustivo sobre ayudas estatales, de nivel nacional o regional:
- a) el texto completo de la decisión por la que se concede la ayuda individual o del régimen de ayudas aprobado y sus disposiciones de aplicación, o un enlace al mismo;
 - b) información sobre cada ayuda individual concedida superior a 100 000 EUR utilizando el modelo que figura en el anexo II de las presentes directrices⁽¹¹⁶⁾.
83. Los Estados miembros deben garantizar que los sitios web exhaustivos sobre ayudas estatales a que se refiere el punto 82 se diseñen de modo que se facilite el acceso a la información. Deben publicar la información en un formato de hoja de cálculo de dominio público que permita buscar, extraer y descargar eficazmente los datos y compartirlos fácilmente en internet, por ejemplo, en formato CSV o XML. El sitio web debe ser de acceso público sin restricciones, especialmente sin necesidad de registrarse previamente.
84. En lo que respecta a los regímenes en forma de ventajas fiscales, las condiciones establecidas en el punto 82, letra b), se considerarán cumplidas si los Estados miembros publican la información requerida sobre los importes de cada ayuda individual en los siguientes tramos (en millones EUR):
- 0,1 a 0,5;
- 0,5 a 1;
- 1 a 2;
- 2 a 5;
- 5 a 10;

⁽¹¹³⁾ Préstamo a un tipo de interés por debajo del tipo de interés del mercado.

⁽¹¹⁴⁾ DO C 14 de 19.1.2008, p. 6.

⁽¹¹⁵⁾ «Búsqueda pública en la base de datos de las ayudas estatales» en el siguiente sitio web: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=es>.

⁽¹¹⁶⁾ Previa solicitud justificada del Estado miembro, se le podrá dispensar de esta obligación en caso de que la publicación completa y detallada menoscabe la competencia en los procesos de adjudicación subsiguientes, por ejemplo, permitiendo la presentación de ofertas estratégicas.

10 a 30;

30 a 60;

60 a 100;

100 a 250; y

250 y más.

85. Los Estados miembros deben publicar la información a que se refiere el punto 82, letra b), en un plazo de seis meses a partir de la fecha de concesión de la ayuda o, en el caso de las ayudas en forma de ventajas fiscales, en el plazo de un año a partir de la fecha en que deba presentarse la declaración tributaria ⁽¹⁷⁾. En el caso de las ayudas ilegales, pero posteriormente declaradas compatibles, los Estados miembros deben publicar esta información en el plazo de seis meses desde la decisión de la Comisión por la que se declare la compatibilidad de la ayuda. Con el fin de controlar la aplicación de las normas sobre ayudas estatales que desarrollan el TFUE, la información debe estar disponible durante al menos diez años a partir de la fecha de concesión de la ayuda.

86. La Comisión publicará en su sitio web los enlaces a los sitios web de ayudas estatales a que se refiere el punto 82.

4.2. **Condiciones de compatibilidad de categorías específicas de ayudas para la coordinación de los transportes**

87. En esta sección se aclaran algunos aspectos de las condiciones de compatibilidad fundamentales fijadas en la sección 4.1.1 respecto de cada tipo de ayuda para la coordinación de los transportes amparada por las presentes directrices.

4.2.1. *Ayudas de funcionamiento*

4.2.1.1. Ayudas para reducir los costes externos del transporte

88. La Comisión aplicará las presentes directrices a las ayudas para reducir los costes externos del transporte que pueden concederse a los transportistas o a los operadores de transporte que elijan soluciones de transporte terrestre sostenible.

89. Las ayudas para reducir los costes externos del transporte pueden destinarse al ferrocarril, las vías navegables o las operaciones de transporte multimodal sostenible.

90. Para ser consideradas compatibles con el mercado interior, las ayudas para reducir los costes externos del transporte deben cumplir las condiciones de compatibilidad fijadas en la sección 4.1 como se aclaran en la presente sección.

Contribución a las necesidades de coordinación de los transportes

91. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 65, la Comisión considera que las ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte pueden fomentar la transición modal hacia el transporte terrestre sostenible, siempre que se resuelvan las disparidades en el precio de los diferentes modos de transporte terrestre y se convenga a los usuarios de elegir el ferrocarril, las vías navegables o modos sostenibles de transporte multimodal. Se producen disparidades en el precio cuando los efectos externos negativos no se tienen suficientemente en cuenta en el precio del servicio de transporte terrestre.

⁽¹⁷⁾ Si no existe la obligación formal de declaración anual, se entenderá que la fecha de concesión a estos efectos es el 31 de diciembre del año para el que se concedió la ayuda.

Necesidad de la ayuda

92. En esta fase del desarrollo del mercado del transporte, los costes externos del transporte no se tienen suficientemente en cuenta al tarificar los servicios de transporte. Esto da lugar a que los precios de estos servicios no tengan plenamente en cuenta el coste social del modo de transporte que se está utilizando. En la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente se indicó que, para conseguir una tarificación justa y eficiente en todos los modos de transporte, es necesaria una serie integral de medidas ⁽¹¹⁸⁾. Una tarificación justa y eficiente haría que quienes contaminan y los usuarios asuman la plena responsabilidad de los costes que generan, promoviendo opciones que se ajusten a los mejores intereses de la sociedad. La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente prevé que, en la UE, los costes externos no se integrarán plenamente hasta 2050. Hasta entonces, puede ser necesario conceder ayudas para reducir dichos costes externos para cumplir los objetivos del Reglamento (UE) 2021/1119.
93. A menudo, los servicios de transporte terrestre sostenible no pueden competir con alternativas menos sostenibles, como los servicios de transporte exclusivamente por carretera. Mientras el precio de los servicios competidores menos sostenibles no refleje plenamente su coste para la sociedad, es improbable que el mercado por sí solo logre la implantación de modos de transporte terrestre sostenibles a un nivel que esté en consonancia con los objetivos que persigue la Legislación europea sobre el clima ⁽¹¹⁹⁾. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 66, la Comisión considera que, dados los efectos externos negativos ligados a modos de transporte competidores, como el transporte por carretera y la aviación, hacen falta ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte para propiciar la transición modal hacia el transporte por ferrocarril, por vía navegable y multimodal sostenible.

Adecuación de la ayuda

94. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 67, la Comisión considera que las ayudas para reducir los costes externos del transporte son un instrumento adecuado ⁽¹²⁰⁾ para fomentar la transición hacia modos de transporte terrestre sostenible o evitar que dicha transición se vea frenada, siempre que se resuelvan las disparidades en el precio entre modos de transporte debidas a los efectos externos negativos que no reflejados suficientemente en los precios del transporte y se convenza a los usuarios de elegir modos sostenibles de transporte terrestre.

Efecto incentivador de la ayuda

95. Las ayudas deben incentivar que se fomente la transición hacia modos de transporte terrestre sostenible o se evite su lentificación de conformidad con los principios generales establecidos en el punto 68. Para ajustarse a estos principios generales y garantizar que la ayuda propicie un cambio en el comportamiento del beneficiario e incentive la transferencia modal, deben cumplirse las condiciones siguientes.
96. En primer lugar, la ayuda solo debe concederse cuando un modo de transporte competidor menos sostenible sea una alternativa comercialmente viable al modo de transporte respaldado por la ayuda. Esta viabilidad depende de los costes de explotación, de la disponibilidad y la accesibilidad de terminales de transporte de mercancías y estaciones de pasajeros, redes y conexiones adecuadas, así como de otros factores, como las diferencias en el tiempo de tránsito.

⁽¹¹⁸⁾ Véase el punto 47 de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, mencionada en la nota a pie de página n.º 21.

⁽¹¹⁹⁾ Véase la nota a pie de página n.º 24.

⁽¹²⁰⁾ Por lo que se refiere a la forma de la ayuda, en su práctica decisoria anterior sobre las ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes, la Comisión no formuló objeciones a las ayudas en forma de subvenciones directas [véanse, por ejemplo, la Decisión de la Comisión, de 21 de mayo de 2024, en el asunto SA.108800, Alemania, Ayuda al transporte de mercancías por ferrocarril (transporte en vagón individual y grupo de vagones) (DO C, C/2024/3976, 25.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj>); la Decisión de la Comisión, de 11 de diciembre de 2023, en el asunto SA.109142, Francia, Ayuda a la inversión para la creación de una terminal de multimodal de mercancías (autopista ferroviaria) en Bayona-Mouguerre (DO C, C/2024/4529 de 18.7.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/4529/oj>); y la Decisión de la Comisión, de 30 de mayo de 2023, en el asunto SA.104156, Italia, Incentivo a la transferencia modal marítima (DO C 203 de 9.6.2023, p. 16)].

97. En segundo lugar, en principio no pueden concederse ayudas al transporte por rutas en las que se hayan establecido restricciones de capacidad que pudieran impedir que se fomente o mantenga la transferencia modal. Esta condición tiene por objeto garantizar perspectivas realistas respecto del crecimiento de la transferencia modal o la evitación de su lentificación. Si el Estado miembro tiene intención de dar ayudas al transporte por rutas con restricciones de capacidad, debe explicar qué otras medidas se tomarán para eliminar o reducir dichas restricciones, para eliminar o reducir dichas limitaciones sobre la base de un análisis de capacidad o un plan de aumento de la capacidad, tal como se establece en la Directiva 2012/34/UE ⁽¹²¹⁾. En el caso de los regímenes de ayuda, esto significa que el Estado miembro debe comprometerse a garantizar que no se concederán ayudas si existen restricciones de capacidad significativas que puedan afectar a las operaciones de transporte y, en última instancia, impedir que se mantenga o incremente la transición hacia modos de transporte terrestre sostenibles. Si hay restricciones de capacidad reales o está previsto que las haya, el Estado miembro debe garantizar que se pongan en marcha soluciones para eliminar o reducir dichas restricciones, de modo que pueda lograrse la transferencia modal que se espera que genere la ayuda.
98. En tercer lugar, los transportistas y los operadores de transporte deben poner a disposición del público toda la información pertinente sobre la ayuda recibida ⁽¹²²⁾. Esta publicación tiene por objeto concienciar sobre las medidas disponibles para reducir la brecha de competitividad entre los modos de transporte terrestre sostenible y las alternativas competidoras menos sostenibles y, de este modo, aumentar la demanda de servicios de transporte terrestre sostenible, necesaria para impulsar la transferencia modal.
99. Por último, para garantizar que las ayudas solo se concedan respecto de servicios de transporte terrestre sostenible realmente prestados, las ayudas deben concederse sobre la base de las unidades de servicio de transporte realmente prestadas ⁽¹²³⁾.
100. La Comisión considera que las ayudas tienen efecto incentivador si el Estado miembro se ajusta a los principios generales establecidos en el punto 68, tal como se aclara en los puntos 95 a 99.

Proporcionalidad

101. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 70, las ayudas podrán representar hasta el 90 % de los costes subvencionables.
102. Los costes subvencionables son la parte de los costes externos del transporte que permite evitar el transporte por ferrocarril, vía navegable o marítimo de corta distancia empleado en el contexto del transporte multimodal sostenible en comparación con los modos de transporte competidores menos sostenibles (es decir, los costes externos del transporte que se evitan) ⁽¹²⁴⁾. Cuando existan varias alternativas de transporte menos sostenible competidoras, el límite corresponde al diferencial de costes más elevado entre las distintas alternativas.
103. El Estado miembro de que se trate debe aportar un análisis comparativo de los costes externos transparente, razonado y cuantificado entre el modo de transporte sostenible subvencionado y la alternativa competidora menos sostenible. El Estado miembro debe, en principio, basarse en el *Handbook on the external costs of transport* [«Manual de la Comisión sobre los costes externos del transporte», documento en inglés] ⁽¹²⁵⁾, en su última versión o en la del texto que lo sustituya, al comparar los costes externos de los distintos modos de transporte, salvo que aporte pruebas suficientes que respalden el empleo de una metodología diferente con la que estimar los costes externos reales.

⁽¹²¹⁾ Véanse, en particular, los artículos 47, 50 y 51 de la Directiva 2012/34/UE.

⁽¹²²⁾ Deben publicar, como mínimo, la información siguiente: autoridad que concede la ayuda, fecha de concesión de la ayuda, importes de ayuda recibidos, período y operaciones objeto de la ayuda.

⁽¹²³⁾ Por ejemplo, vehículo/km, pasajeros/km en el caso de los servicios de transporte de pasajeros o toneladas/km en el caso de los servicios de transporte de mercancías o, con carácter más general, la unidad de producción del servicio de transporte.

⁽¹²⁴⁾ Los Estados miembros podrán utilizar la metodología de los costes externos respecto de cualquier coste de explotación, en particular los costes de explotación relacionados con el uso de la infraestructura.

⁽¹²⁵⁾ Comisión Europea, Dirección General de Movilidad y Transportes, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., *Handbook on the external costs of transport*, versión 2019-1.1, Oficina de Publicaciones, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

104. En principio, los costes subvencionables se calculan multiplicando i) la diferencia de los costes externos por pasajero/km, tonelada/km o vehículo/km (u otras unidades previstas en el Manual de la Comisión o aportadas por el Estado miembro cuando esté justificado mediante pruebas adecuadas) entre el modo de transporte subvencionado y la alternativa menos sostenible por ii) el volumen total de esa misma unidad obtenido por el beneficiario durante el período en que se generaron los costes subvencionables. El método empleado y los cálculos efectuados deben publicarse.

Evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y los intercambios comerciales entre Estados miembros

105. Para garantizar que las ayudas no pongan en peligro los intereses generales de la UE al crear falseamientos indebidos de la competencia y de los intercambios comerciales, las ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte deben concederse con arreglo a los principios generales establecidos en los puntos 74 y 75.
106. Las ayudas deben concederse, en principio, en forma de regímenes de ayudas, ya que es probable que tengan un efecto de falseamiento más limitado de la competencia y de los intercambios comerciales entre Estados miembros que las ayudas *ad hoc*.

4.2.1.2. Ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales

107. La Comisión aplicará las presentes directrices a las ayudas para la puesta en marcha de:
- nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril y nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por vía navegable por parte de transportistas u operadores de transporte que acumulen demanda y organicen operaciones regulares entre terminales de transporte de mercancías;
 - nuevas conexiones ferroviarias comerciales de trenes nocturnos de pasajeros por parte de los transportistas.
108. Para ser consideradas compatibles con el mercado interior, las ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales deben cumplir las condiciones de compatibilidad fijadas en la sección 4.1 como se aclaran en la presente sección.

Contribución a las necesidades de coordinación de los transportes

109. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 65, la Comisión considera que las ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales pueden propiciar la transición modal hacia el transporte terrestre sostenible, ya que garantizan la existencia de suficientes servicios de transporte. La puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril y por vía navegable, así como de nuevas conexiones comerciales de trenes nocturnos de pasajeros, es fundamental para desarrollar el transporte por ferrocarril y por vía navegable y esencial para fomentar el transporte multimodal sostenible.

Necesidad de la ayuda

110. Entre los objetivos de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente figura el desarrollo de conexiones por ferrocarril y vía navegable ⁽¹²⁶⁾. Por lo que se refiere al transporte de mercancías, la implantación a gran escala del transporte ferroviario se ve obstaculizada por la ausencia de algunas conexiones clave entre las terminales de transporte de mercancías ⁽¹²⁷⁾ y hace falta tomar medidas para aprovechar el potencial sin explotar del transporte por vía navegable ⁽¹²⁸⁾, en particular para que la red europea de vías navegables esté lo más conectada posible a otros modos de transporte ⁽¹²⁹⁾. Por lo que se refiere al transporte de pasajeros, no se aprovecha todo el potencial del ferrocarril como medio de viaje de larga distancia, transfronterizo o en trayectos nocturnos ⁽¹³⁰⁾.

⁽¹²⁶⁾ Véanse los puntos 33 y 42 de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, mencionada en la nota a pie de página n.º 21.

⁽¹²⁷⁾ Véase el punto 43 de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, mencionada en la nota a pie de página n.º 21.

⁽¹²⁸⁾ Véase el punto 44 de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, mencionada en la nota a pie de página n.º 21.

⁽¹²⁹⁾ Véase la nota a pie de página n.º 35, punto 2.1.2.

⁽¹³⁰⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo titulada «Plan de acción para impulsar el transporte ferroviario de pasajeros de larga distancia y transfronterizo» [COM(2021) 810 final, de 14.12.2021].

111. Para seguir desarrollando las conexiones por ferrocarril y vía navegable, es posible que los Estados miembros tengan que conceder ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril y de transporte por vía navegable, así como de nuevas conexiones comerciales de trenes nocturnos de pasajeros. Esto se debe a que las fuerzas del mercado por sí solas no siempre consiguen incentivar a los transportistas y operadores de transporte para que inviertan en nuevas conexiones ferroviarias o por vía navegable, ya que estas conexiones presentan cierta propensión a sufrir fallos de coordinación. En particular, las empresas pueden tener que asumir costes fijos significativos de puesta en marcha de las nuevas conexiones y estas solo pueden llegar a ser rentables si un volumen suficiente de clientes las utiliza. Sin ese volumen mínimo, la empresa no puede obtener beneficios suficientes a corto plazo para compensar las pérdidas de explotación sufridas durante los primeros años de explotación de la nueva conexión comercial y, por tanto, no la pondría en marcha. Las ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales pueden reducir la barrera de entrada para esa puesta en marcha disminuyendo el importe de las pérdidas de explotación anuales que soporten los transportistas y los operadores de transporte durante los primeros años de explotación de la nueva conexión.
112. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 66, la Comisión considera que las ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril y por vía navegable o nuevas conexiones comerciales de trenes nocturnos de pasajeros pueden ser necesarias para responder a las necesidades de coordinación de los transportes si se dirigen eficazmente para subsanar esa deficiencia del mercado, teniendo en cuenta al mismo tiempo cualquier otra política y medida ya en marcha para subsanar la misma deficiencia del mercado. En consecuencia, el Estado miembro de que se trate debe demostrar que, en el momento de la concesión de la ayuda, incluso con todas las demás ayudas existentes para el transporte terrestre sostenible, ninguna empresa tiene previsto desarrollar comercialmente la nueva conexión comercial en cuestión.

Adecuación de la ayuda

113. La demanda de nuevos servicios comerciales en los primeros años de explotación puede no ser suficiente para garantizar la rentabilidad de dichos servicios. Por consiguiente, en consonancia con los principios generales establecidos en el punto 67, la Comisión considera que las ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales son un instrumento adecuado⁽¹³¹⁾ para prestar apoyo a los transportistas o a los operadores de transporte que quieran invertir en una nueva conexión de transporte de mercancías por ferrocarril o por vía navegable o una nueva conexión comercial de trenes nocturnos de pasajeros. No obstante, las ayudas deben limitarse a prestar apoyo durante un máximo de cinco años desde la puesta en marcha de la nueva conexión (es decir, a partir de la fecha en que el beneficiario empiece a explotarla).

Efecto incentivador de la ayuda

114. Las ayudas deben incentivar a los transportistas o los operadores de transporte a poner en marcha nuevas conexiones de transporte de mercancías por ferrocarril o vía navegable o nuevas conexiones comerciales de trenes nocturnos de pasajeros. La Comisión considera que las ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones tienen efecto incentivador si el beneficiario ha solicitado la ayuda por escrito antes de la puesta en marcha de las nuevas conexiones comerciales. El momento de la solicitud de la ayuda por escrito es un indicio válido del supuesto contrario probable, es decir, sin la ayuda. Si la empresa no ha comenzado a explotar la nueva conexión antes de solicitar la ayuda, esto indica que el supuesto contrario probable (sin la ayuda) sería que no se pondría en marcha la nueva conexión, dado que la ayuda es necesaria para compensar las pérdidas de explotación iniciales de la puesta en marcha de la nueva conexión comercial.

⁽¹³¹⁾ Por lo que se refiere a la forma de la ayuda, en su práctica decisoria anterior sobre las ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes, la Comisión no formuló objeciones a las ayudas en forma de subvenciones directas [véase la Decisión de la Comisión de 5 de octubre de 2011, en el asunto SA.31981, Países Bajos, Ayuda inicial a nuevos servicios de transporte combinado basados en la red ferroviaria Twin hub (DO C 361 de 10.12.2011, p. 1)]. Por lo que se refiere específicamente a las ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales, la Comisión reconoce que las subvenciones directas permiten a las empresas ferroviarias y a los operadores de transporte que quieran invertir en una nueva conexión comercial reducir sus pérdidas de explotación iniciales durante los primeros años de explotación de la nueva conexión comercial y, por tanto, mejorar la rentabilidad de dichos servicios. Por este motivo, en el caso de las ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales, las subvenciones directas pueden ser adecuadas, aunque se paguen por adelantado, siempre que el pago por adelantado se efectúe de forma anual (y no en un único pago por adelantado que cubra todo el período que pueda ser financiado por la ayuda).

115. La Comisión considera que las ayudas tienen efecto incentivador si se respetan los principios generales establecidos en el punto 68, tal como se aclara en el punto 114, y se demuestran suficientemente las pérdidas de explotación previstas.

Proporcionalidad

116. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 70, las ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales se consideran proporcionadas si no superan los siguientes porcentajes de costes subvencionables: 80 % en el primer año de explotación de la nueva conexión comercial, 70 % en el segundo año, 60 % en el tercer año, 50 % en el cuarto año y 40 % en el quinto año.
117. Son costes subvencionables las pérdidas de explotación sufridas por la explotación de la nueva conexión, durante un máximo de cinco años a partir de la fecha en que el beneficiario empiece a explotar la conexión en cuestión. Por pérdidas de explotación se entiende la diferencia negativa entre los ingresos y los costes de explotación durante los primeros años de explotación de la nueva conexión (hasta cinco años).
118. Se podrán imputar como costes de la nueva conexión comercial todos los costes de explotación directos derivados de la explotación de la nueva conexión comercial y una contribución adecuada a los costes de explotación comunes tanto a la nueva conexión comercial como a otras actividades. Entre los ingresos que se tendrán en cuenta deben figurar la totalidad de los ingresos procedentes de la nueva conexión comercial, incluidas las ayudas de funcionamiento destinadas a reducir los costes externos del transporte.
119. Se podrán imputar también como costes de la nueva conexión los costes relacionados con la potencial puesta en marcha de la nueva conexión, siempre que la precedan, tales como estudios preparatorios o de viabilidad. En caso de que la nueva conexión comercial se ponga en marcha, dichos costes de explotación pueden incluirse en los costes subvencionables correspondientes al primer año de explotación de la nueva conexión comercial. En caso de que la nueva conexión comercial no llegue a ponerse en marcha, dichos costes de explotación pueden considerarse subvencionables durante un período máximo de un año a partir de la fecha en que se generaron por primera vez.
120. La ayuda solo podrá pagarse por adelantado si se abona anualmente, (es decir, al inicio de cada período anual) sin perjuicio de las siguientes condiciones acumulativas:
- las pérdidas de explotación deben estimarse *ex ante*, basándose en previsiones razonables;
 - las pérdidas de explotación deben actualizarse a su valor en el momento de la concesión de la ayuda;
 - el Estado miembro de que se trate debe establecer un mecanismo de seguimiento y reembolso adecuado para garantizar que las ayudas no superen la intensidad de ayuda autorizada.

Evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y los intercambios comerciales entre Estados miembros

121. Para garantizar que las ayudas no pongan en peligro los intereses generales de la UE al crear falseamientos indebidos de la competencia y de los intercambios comerciales, las ayudas de funcionamiento para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales deben concederse con arreglo a los principios generales establecidos en los puntos 74 y 75. Además, la ayuda debe limitarse a compensar los costes que tenga el beneficiario durante un máximo de cinco años desde la puesta en marcha de la nueva conexión comercial.
122. Las ayudas deben concederse, en principio, en forma de regímenes de ayudas, ya que es probable que tengan un efecto de falseamiento más limitado de la competencia y de los intercambios comerciales entre Estados miembros que las ayudas *ad hoc*.

4.2.2. *Ayudas a la inversión*

4.2.2.1. *Ayudas para la construcción, mejora y renovación de instalaciones de servicio ferroviario y de vía navegable unimodales y multimodales.*

123. La Comisión aplicará las presentes Directrices a las ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación (incluida la sustitución) de las instalaciones de servicio ferroviario, las instalaciones en vías navegables y las instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vías navegables.

124. En el transporte multimodal también se utilizan instalaciones de transporte multimodal para el transporte combinado por carretera y marítimo. Estas instalaciones, cuando están situadas en puertos marítimos, entran en el ámbito de aplicación de las presentes directrices si tienen también conexiones por ferrocarril o por vía navegable y, por lo tanto, pueden considerarse instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable ⁽¹³²⁾.
125. Con las ayudas para la construcción, mejora y renovación de instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones en vías navegables e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable se debe garantizar que: a) un recinto pueda utilizarse por primera vez como instalación que contribuya a la transferencia modal (construcción); b) una instalación existente pueda gestionar más tráfico o resultar más atractiva para los usuarios, por ejemplo gestionando un tipo de tráfico que no se gestionase antes (mejora); o c) una instalación que sin la ayuda se enfrentaría a una ralentización de la actividad pueda continuar funcionando (renovación).
126. Para ser consideradas compatibles con el mercado interior, las ayudas para la construcción, mejora y renovación de instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones en vías navegables e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable deben cumplir las condiciones de compatibilidad fijadas en la sección 4.1 como se aclaran en la presente sección.

Contribución a las necesidades de coordinación de los transportes

127. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 65, la Comisión considera que las ayudas para la construcción, mejora y renovación de instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones en vías navegables e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable pueden fomentar la transición modal hacia el transporte terrestre sostenible. Las ayudas pueden favorecer las inversiones en instalaciones destinadas al transporte por ferrocarril o vías navegables de forma independiente o en combinación con otros modos de transporte ⁽¹³³⁾. Lograr una mayor disponibilidad de dichas instalaciones o un aumento de su capacidad, calidad o eficiencia es una condición previa para el buen funcionamiento del transporte por ferrocarril y vía navegable. Además, estas mejoras conducirán finalmente a una reducción de los costes para las empresas de transporte y de logística en los sectores del transporte terrestre sostenible, así como al aumento de la calidad de los servicios.

Necesidad de la ayuda

128. En la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente se señala la escasez de infraestructuras de transbordo, en particular de terminales de transporte de mercancías por ferrocarril o vía navegable, y se piden inversiones para subsanar esta falta de infraestructuras multimodales como prioridad máxima ⁽¹³⁴⁾. Que haya suficientes instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones en vías navegables e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable adecuadas es fundamental para la cadena de valor del transporte terrestre sostenible. En particular, estas instalaciones contribuyen al desarrollo del transporte multimodal sostenible con el objetivo de canalizar todos los modos de transporte conjuntamente a través de terminales de transporte de mercancías.
129. Las ayudas a las instalaciones que prestan servicio al ferrocarril o a las vías navegables son cruciales para liberar todo el potencial del transporte terrestre sostenible. Estas ayudas pueden contribuir a romper el círculo vicioso de transferencia modal insuficiente y falta de instalaciones. Por una parte, contar con instalaciones adecuadas es requisito indispensable para que aumente el uso del transporte terrestre sostenible. Por otra parte, a medida que cada vez más usuarios recurren al transporte terrestre sostenible, hacen falta más instalaciones para dar cabida a este crecimiento. Sin embargo, sin ayudas, los incentivos para que los operadores privados inviertan en instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones en vías navegables e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable pueden ser insuficientes. Esto se debe a que no tienen en cuenta los beneficios de la reducción de los costes externos derivados de la transferencia modal posibilitada por la inversión. Además, puede costar tiempo que el número y la calidad de las instalaciones de servicio ferroviario y de vía navegable unimodales y multimodales se adapten al aumento de la demanda de transporte terrestre sostenible. Por lo tanto, la ayuda estatal a este tipo de instalaciones puede contribuir a lograr la transferencia modal deseada de una manera más eficaz y rápida ⁽¹³⁵⁾.

⁽¹³²⁾ Véase la definición de «instalación de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable» que figura en el punto 53, letra cc).

⁽¹³³⁾ A pesar de la falta de información exhaustiva sobre el transporte multimodal, las instalaciones de servicio ferroviario y las instalaciones de vía navegable en la UE, existen claros indicios de que no hay suficientes instalaciones adecuadas, disponibles y accesibles para el transporte terrestre sostenible. En particular, se necesitan inversiones en instalaciones de servicio ferroviario e instalaciones de vía navegable y en terminales de transporte de mercancías por ferrocarril o vía navegable.

⁽¹³⁴⁾ Véase el punto 42 de la Comunicación citada en la nota a pie de página n.º 21.

⁽¹³⁵⁾ Dado el considerable tiempo que hace falta para construir, mejorar o renovar dichas instalaciones (desde el inicio hasta la finalización), las ayudas pueden ser necesarias para garantizar que su disponibilidad siga el ritmo de la expansión del transporte terrestre sostenible, en particular teniendo en cuenta la urgencia de los objetivos de la Legislación europea sobre el clima y de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente.

130. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 66, la Comisión considera que las ayudas a la inversión en instalaciones pueden ser necesarias para responder a las necesidades de coordinación de los transportes teniendo en cuenta las deficiencias del mercado a que se refieren los puntos 128 y 129. Esta ayuda está justificada si es probable que se utilice la nueva capacidad y, por tanto, contribuya a aumentar el uso del transporte terrestre sostenible. Así ocurre cuando un Estado miembro demuestra, basándose en previsiones de tráfico sólidas incluidas en un plan de negocio *ex ante*, que la demanda potencial de capacidad, al menos a medio plazo, supera la capacidad combinada de la instalación objeto de la ayuda y otras instalaciones existentes o programadas que potencialmente puedan contribuir a satisfacer cualquier demanda futura de capacidad de la instalación objeto de la ayuda.

Adecuación de la ayuda

131. El desarrollo del transporte terrestre sostenible se ve obstaculizado por la escasez de instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones en vías navegables e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable en la UE. Por consiguiente, en consonancia con los principios generales establecidos en el punto 67, la Comisión considera que las ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de estas instalaciones son un instrumento adecuado ⁽¹³⁶⁾ para acompañar la transición modal hacia el transporte terrestre sostenible.

Efecto incentivador de la ayuda

132. Las ayudas individuales deben incentivar la construcción, mejora y renovación de las instalaciones de servicio ferroviario, las instalaciones en vías navegables y las instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable. La Comisión considera que las ayudas tienen efecto incentivador si se cumplen los principios generales establecidos en los puntos 68 y 69 y si, en caso de no recibir la ayuda, el proyecto tendría un déficit de financiación.

Proporcionalidad

133. En consonancia con los principios generales establecidos en los puntos 70 a 73, las ayudas a la inversión en instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones en vías navegables e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable se consideran proporcionadas si el importe de la ayuda no supera el menor de los siguientes: a) el déficit de financiación del proyecto en comparación con el supuesto contrario (sin la ayuda), y b) los costes subvencionables de la inversión.
134. El déficit de financiación es la diferencia entre los costes subvencionables, por una parte, y la suma del beneficio de explotación actualizado de la inversión ⁽¹³⁷⁾ a lo largo de su vida económica y el valor terminal actualizado de dicha inversión (valor residual al final de la vida económica de la inversión), por la otra. Para calcular el déficit de financiación, es necesario distinguir las actividades de transporte financiadas en el marco del proyecto de las actividades distintas del transporte. Del lado de los ingresos se tienen en cuenta no solo los generados por las actividades de transporte financiadas en el marco del proyecto, sino también los beneficios de explotación netos incrementales generados por las actividades distintas del transporte relacionadas con dichas actividades de transporte (como el alquiler de espacios comerciales situados en la instalación objeto de la financiación). Del lado de los costes se tienen en cuenta tanto los costes de explotación como los costes de inversión relacionados con las actividades de transporte financiadas en el marco del proyecto. Por el contrario, no se computan los costes de inversión relacionados con actividades distintas del transporte. Además, debe tenerse en cuenta a la hora de estimar la demanda prevista de la instalación toda medida de ayuda estatal existente o prevista, como las ayudas de funcionamiento u otros tipos diferentes de ayuda a la inversión que afecten al análisis del déficit de financiación. El beneficio de explotación actualizado y el valor terminal deben deducirse de los costes subvencionables *ex ante*, sobre la base de previsiones realistas, o *ex post*, mediante un mecanismo de reembolso. El importe de la ayuda puede permitir obtener un beneficio razonable. Dicho beneficio razonable debe determinarse respecto del beneficio típico para el sector en cuestión y el tipo de proyecto de que se trate. En cualquier caso, debe considerarse razonable una tasa de rendimiento del capital que no supere el tipo *swap* pertinente más una prima de 100 puntos básicos.

⁽¹³⁶⁾ Por lo que se refiere a la forma de la ayuda, en su práctica decisoria anterior sobre las ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes, la Comisión no ha formulado objeciones a las ayudas en forma de subvenciones directas [véanse, por ejemplo, la Decisión de la Comisión, de 26 de marzo de 2024, en el asunto SA.109124, Polonia, MRR: Ayudas a la inversión en instalaciones, equipo y material rodante de transporte intermodal (DO C, C/2024/3366, 28.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/3366/oj>); y la Decisión de la Comisión, de 9 de febrero de 2022, en el asunto SA.64546, Eslovaquia, Talleres de mantenimiento ligero de trenes de pasajeros en Kosice y Zilina (DO C 169 de 22.4.2022, p. 1)].

⁽¹³⁷⁾ El beneficio de explotación actualizado de la inversión es la diferencia entre los ingresos actualizados y los costes de explotación actualizados de la inversión.

135. Son costes subvencionables los costes de la inversión en activos directamente relacionados con la construcción, mejora y renovación de la instalación de que se trate. Los costes subvencionables pueden incluir los costes de:
- elementos de superficie (por ejemplo, de depósito), equipos fijos (por ejemplo, almacenes y terminales) y equipo utilizado para la explotación de las instalaciones (por ejemplo, apiladoras telescópicas) situado en la instalación, y equipo informático, digital y programas informáticos para la prestación de servicios relacionados con el transporte;
 - los estudios preparatorios conexos, como estudios topológicos y de viabilidad; y
 - los costes de planificación e instalación.
136. En el caso de los regímenes de ayudas, los Estados miembros deben comprometerse a llevar a cabo el análisis del déficit de financiación establecido en los puntos 70 a 73, tal como se aclara en los puntos 134 y 135, para cada proyecto subvencionado por el régimen. A tal fin, al notificar los regímenes de ayudas previstos, los Estados miembros deben describir al menos las categorías de proyectos subvencionados, las categorías específicas de costes subvencionables aceptados, la metodología para calcular el déficit de financiación y el coste medio ponderado del capital estimado máximo aplicado.
137. En el caso de las ayudas *ad hoc*, el déficit de financiación se calcula comparando la rentabilidad del proyecto en el supuesto de hecho y el supuesto contrario con arreglo a los principios generales establecidos en los puntos 71 a 73, tal como se aclara en el punto 134. Los Estados miembros deben presentar los cálculos y previsiones a que se refiere el punto 71 en el plan de negocio detallado del proyecto.
138. Cuando las ayudas se refieran a instalaciones propuestas y determinadas previamente por el Estado miembro, no es necesaria la evaluación del déficit de financiación si el importe de la ayuda se determina mediante un procedimiento de licitación. En tales casos, la Comisión considera que el nivel mínimo de ayuda solicitado por los beneficiarios potenciales es proporcionado si se cumplen los criterios acumulativos que siguen:
- El procedimiento de licitación es competitivo, es decir, abierto, claro, transparente y no discriminatorio ⁽¹³⁸⁾. Se basa en criterios objetivos, establecidos de antemano y en consonancia con el objetivo de la medida y minimizando el riesgo de que se presenten ofertas estratégicas. Los criterios de selección utilizados para clasificar las ofertas y, en última instancia, para asignar la ayuda en el procedimiento de licitación deben, por regla general, relacionar de forma directa o indirecta la contribución a los principales objetivos de la medida con el importe de ayuda solicitado por el solicitante. Esto puede expresarse, por ejemplo, en términos de ayuda por unidad de capacidad de transbordo creada.
 - Los criterios se publican con la suficiente antelación respecto del plazo de presentación de solicitudes para permitir la competencia efectiva.
 - El número previsto de licitadores es suficiente para garantizar la competencia efectiva.
 - Se evitan los ajustes *a posteriori* de los resultados del procedimiento de licitación (como las negociaciones posteriores sobre los resultados de las ofertas), ya que pueden socavar la eficiencia de los resultados del procedimiento.

Evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y los intercambios comerciales entre Estados miembros

139. Para garantizar que las ayudas no ponen en peligro los intereses generales de la UE al crear falseamientos indebidos de la competencia y de los intercambios comerciales, las ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones en vías navegables e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril y vía navegable deben concederse con arreglo a los principios generales establecidos en los puntos 74 y 75.
140. Además, en cuanto a las instalaciones de transporte subvencionadas, los Estados miembros deben demostrar que la medida de ayuda ofrece a todos los usuarios interesados un acceso no discriminatorio, abierto y transparente a la instalación, de conformidad con la normativa sectorial, incluida la Directiva 2012/34/UE.

⁽¹³⁸⁾ Ningún licitador debe tener información privilegiada u otras ventajas, por ejemplo, por ser el promotor o el propietario del recinto de la instalación. En tales casos, el Estado miembro debe poner tal información de interés a disposición de todos los posibles licitadores.

141. Cuando el propietario, el transportista y cualquier usuario final previsto de la instalación de transporte objeto de la ayuda formen parte de la misma empresa o sean empresas vinculadas en el sentido del anexo I del Reglamento de exención por categorías para el transporte, la explotación de la instalación debe adjudicarse con arreglo a un procedimiento abierto, competitivo, transparente y no discriminatorio ⁽¹³⁹⁾. De este modo se garantiza que el transportista tenga una tasa de rentabilidad acorde con las condiciones del mercado y se mitiga cualquier posible conflicto de intereses. El presente punto no se aplica a las ayudas para la mejora de instalaciones de servicio ferroviario o de vía navegable, o de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable, cuando los costes de inversión de la mejora durante un período mínimo de cinco años no superen el 10 % del valor de la inversión inicial.
142. La Comisión considera que es probable que los regímenes de ayudas tengan un efecto de falseamiento de la competencia y de los intercambios comerciales más limitado que las ayudas *ad hoc*. Por este motivo, en la evaluación de la Comisión se tendrán en cuenta los elementos que figuran a continuación.
- a) En lo que respecta a los regímenes de ayudas, puede suponerse que no hay efectos negativos indebidos sobre la competencia y los intercambios comerciales si se cumplen las condiciones establecidas en los puntos 139 a 141. Además, el Estado miembro debe comprometerse a determinar las perspectivas a medio plazo de utilización de la instalación objeto de la ayuda basándose en previsiones de tráfico sólidas incluidas en un plan de negocio *ex ante* y a verificar que la inversión no tendrá efectos falseadores indebidos en el uso de las instalaciones existentes o programadas que potencialmente puedan contribuir a satisfacer cualquier demanda futura de capacidad de la instalación objeto de la ayuda.
- b) En el caso de las ayudas *ad hoc*, los Estados miembros deben, además de cumplir las condiciones establecidas en los puntos 139 a 141, demostrar que la instalación objeto de la ayuda no falsea indebidamente la competencia ni los intercambios comerciales con instalaciones existentes o programadas. A tal fin, deben determinar las perspectivas a medio plazo de utilización de la instalación objeto de la ayuda basándose en previsiones de tráfico sólidas incluidas en un plan de negocio *ex ante*. Los Estados miembros también deben demostrar que la inversión no tendrá efectos falseadores indebidos en el uso de instalaciones existentes o programadas que potencialmente puedan contribuir a satisfacer cualquier demanda futura de capacidad de la instalación objeto de la ayuda ⁽¹⁴⁰⁾. En principio, la inversión subvencionada no tiene efectos falseadores de la competencia indebidos si la demanda prevista es tal que la nueva instalación no conseguirá desviar la demanda de las instalaciones existentes o programadas. En cualquier caso, dada la diversidad de la estructura del mercado en los distintos ámbitos, modos de transporte e instalaciones, la Comisión evaluará de forma individualizada si alguna de las instalaciones existentes o programadas se vería indebidamente afectada. El criterio más pertinente en esta evaluación pudiera ser la utilización de las instalaciones cercanas, los tipos de mercancías, pasajeros o material rodante que se mueven en dichas instalaciones, la tecnología aplicada y las ventajas de ciertas ubicaciones geográficas específicas.

4.2.2.2. Ayudas para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados

143. La Comisión aplicará las presentes directrices a las ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación (incluida la sustitución) de apartaderos privados.
144. Con las ayudas para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados se debe garantizar que: a) por primera vez, se pueda llegar directamente a un recinto a través de una vía ferroviaria (construcción); b) pueda llegar más tráfico ferroviario al recinto o que el tráfico ferroviario será más sostenible por la electrificación del apartadero (mejora); o c) un apartadero privado que, sin la ayuda habría caído en desuso, se puede seguir explotando (renovación).
145. Para ser consideradas compatibles con el mercado interior, las ayudas para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados deben cumplir las condiciones de compatibilidad fijadas en la sección 4.1 como se aclaran en la presente sección.

Contribución a las necesidades de coordinación de los transportes

146. Los apartaderos privados son fundamentales para la reducción de la necesidad del transporte de mercancías por carretera en el primer y el último tramo. Esto se debe a que las mercancías transportadas utilizando modos de transporte terrestre sostenible solo pueden llegar a los recintos industriales del cliente, o salir de estos, si se transbordan en camiones en el primer y el último tramo (transporte multimodal) o si ese recinto está directamente conectado a la red ferroviaria.

⁽¹³⁹⁾ Las empresas que tienen la consideración de empresas vinculadas podrán participar en el procedimiento.

⁽¹⁴⁰⁾ En cualquier caso, debe determinarse cuáles son estas instalaciones para evaluar la necesidad de la ayuda (véase el punto 130).

147. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 65, la Comisión considera que las ayudas para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados pueden fomentar la transición modal hacia el transporte terrestre sostenible. Puede hacerlo incentivando el tramo principal de la operación de transporte ⁽¹⁴¹⁾ que debe llevarse a cabo por ferrocarril y haciendo posible evitar los costes externos del transporte en el primer y el último tramo de los modos de transporte menos sostenibles mediante la transferencia del transporte por carretera al transporte por ferrocarril.

Necesidad de la ayuda

148. Los apartaderos privados son esenciales para lograr que el transporte de mercancías en el primer y el último tramo sea sostenible. Sin embargo, se ha producido una disminución generalizada del número de apartaderos privados en la UE ⁽¹⁴²⁾. En ausencia de incentivos suficientes para que las empresas asuman los costes y riesgos asociados a la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados, la previsión es que esta disminución continúe. La decisión de construir un apartadero privado puede verse influida por varios factores, como el volumen y el tipo de mercancías transportadas, el número de empresas manufactureras en la región o el nivel de desarrollo de las infraestructuras ferroviarias. La Comisión señala que cualquiera de estos factores puede disuadir a una empresa de invertir en la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados.
149. El mercado tiende a revertir a las soluciones de transporte menos costosas, pero también menos sostenibles, con las que entregar o expedir las mercancías desde los recintos industriales ⁽¹⁴³⁾. Por consiguiente, en consonancia con los principios generales establecidos en el punto 66, la Comisión considera que las ayudas para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados son necesarias para responder a las necesidades de coordinación de los transportes.

Adecuación de la ayuda

150. El desarrollo del transporte ferroviario se ve lastrado por la falta de incentivos suficientes del mercado para que las empresas asuman los costes y riesgos asociados a la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados. Por consiguiente, en consonancia con los principios generales establecidos en el punto 67, la Comisión considera que las ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados son un instrumento adecuado ⁽¹⁴⁴⁾ para mejorar la transferencia modal en las conexiones para el primer y último tramo a través de apartaderos privados.

Efecto incentivador de la ayuda

151. Las ayudas deben incentivar la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados. La Comisión considera que las ayudas tienen efecto incentivador si se cumplen los principios generales establecidos en los puntos 68 y 69 y si el proyecto subvencionado tendría un déficit de financiación en caso de no recibir la ayuda.

⁽¹⁴¹⁾ Un «tramo» es una sección del trayecto realizada con un medio de transporte. Se define por el punto de origen y el punto de destino cubiertos por el mismo transportista. El «tramo principal» es la sección más larga del trayecto de que se trate.

⁽¹⁴²⁾ Estudio para la evaluación de impacto de la revisión de las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias; véase la nota a pie de página n.º 51, sección 2.5.

⁽¹⁴³⁾ A la hora de decidir si invertir en un apartadero privado, la empresa debe considerar si, para el transporte en el primer y el último tramo desde o hacia su recinto, tiene intención de utilizar transporte por carretera o por ferrocarril a través del apartadero privado. El primero es menos caro, hasta cierto punto, y la inversión en conexiones por carretera la ejecuta y costea el Estado. En el caso del ferrocarril, por el contrario, las empresas asumen la mayor parte de los costes de construcción (a menudo incluyendo un estudio de viabilidad según la topografía) y pagan por la explotación y el mantenimiento. Además, la inversión tiene una larga duración, lo que constituye un riesgo adicional, ya que hay factores externos al control de la empresa que pueden impedir el uso futuro del apartadero privado. Así puede suceder, por ejemplo, si las empresas ferroviarias dejan de prestar los servicios de conexión pertinentes en la zona en la que esté situada la empresa.

⁽¹⁴⁴⁾ Por lo que se refiere a la forma de la ayuda, en su práctica decisoria anterior sobre las ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes, la Comisión no ha formulado ninguna objeción a las ayudas en forma de subvenciones directas [véase la Decisión de la Comisión de 17 de diciembre de 2020, en el asunto SA.58570, Alemania, Directrices para la construcción, ampliación, reactivación y sustitución de apartaderos privados e infraestructuras conexas (DO C 25 de 22.1.2021, p. 1)].

Proporcionalidad

152. En consonancia con los principios generales establecidos en los puntos 70 a 73, las ayudas a la inversión en apartaderos privados se consideran proporcionadas si el importe de la ayuda no supera el menor de los valores siguientes: i) el déficit de financiación del proyecto, en comparación con el supuesto contrario, es decir, sin la ayuda ⁽¹⁴⁵⁾ (que, a falta de pruebas en contrario, se presume que es el transporte por carretera), y ii) los costes subvencionables de la inversión.
153. El déficit de financiación es la diferencia entre los costes subvencionables, por una parte, y la suma del beneficio de explotación actualizado de la inversión a lo largo de su vida económica y el valor terminal actualizado de dicha inversión (valor residual al final de la vida económica de la inversión), por la otra. El beneficio de explotación actualizado y el valor terminal deben deducirse de los costes subvencionables *ex ante*, sobre la base de previsiones realistas, o *ex post*, mediante un mecanismo de reembolso. El importe de la ayuda puede permitir obtener un beneficio razonable. Dicho beneficio razonable debe determinarse respecto del beneficio típico para el sector en cuestión y el tipo de proyecto de que se trate. En cualquier caso, debe considerarse razonable una tasa de rendimiento del capital que no supere el tipo *swap* pertinente más una prima de 100 puntos básicos.
154. Son costes subvencionables los costes de la inversión en activos directamente relacionados con la construcción, mejora y renovación del apartadero privado de que se trate para que se pueda explotar o pueda seguir explotándose. Entre los costes subvencionables podrán incluirse los de estudios preparatorios conexos, como los estudios topológicos y de viabilidad, así como los costes de planificación e instalación. Los costes de las plataformas de carga y descarga y el equipo básico para las operaciones ferroviarias realizadas en los apartaderos privados pueden incluirse también entre los costes subvencionables siempre que dichas plataformas y equipo se adquieran para la carga y descarga de trenes en los apartaderos privados.
155. En el caso de los regímenes de ayudas, los Estados miembros deben comprometerse a llevar a cabo el análisis del déficit de financiación establecido en los puntos 70 a 73 para cada proyecto subvencionado por el régimen. A tal fin, al notificar los regímenes de ayudas previstos, los Estados miembros deben describir al menos las categorías de proyectos subvencionados, las categorías específicas de costes subvencionables aceptados, la metodología para calcular el déficit de financiación y el coste medio ponderado del capital estimado máximo que vaya a aplicarse.
156. En el caso de las ayudas *ad hoc* ⁽¹⁴⁶⁾, en consonancia con los principios generales establecidos en los puntos 70 a 73, los Estados miembros deben siempre: a) proporcionar una cuantificación detallada del déficit de financiación por proyecto, respaldada por documentación interna del beneficiario correspondiente al momento del proceso de toma de decisiones, por ejemplo, presentaciones del consejo de administración o planes empresariales internos; y b) aplicar un mecanismo adecuado de seguimiento y reembolso *ex post* para garantizar que la ayuda no supere los límites establecidos en el punto 152.

Evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y los intercambios comerciales entre Estados miembros

157. Para garantizar que las ayudas no pongan en peligro los intereses generales de la UE al crear falseamientos indebidos de la competencia y de los intercambios comerciales, las ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados deben concederse con arreglo a los principios generales establecidos en los puntos 74 y 75.
158. Las ayudas deben concederse, en principio, en forma de regímenes de ayudas, ya que es probable que tengan un efecto de falseamiento más limitado de la competencia y de los intercambios comerciales que las ayudas *ad hoc*.

⁽¹⁴⁵⁾ Respecto del análisis del déficit de financiación, debe tenerse en cuenta a la hora de estimar el déficit de financiación toda medida de ayuda estatal existente o programada, como las ayudas de funcionamiento u otros tipos de ayuda a la inversión.

⁽¹⁴⁶⁾ En casos excepcionales y debidamente justificados, cuando la ayuda *ad hoc* a un apartadero privado pueda considerarse compatible con el mercado interior con arreglo al punto 159.

159. En casos excepcionales debidamente justificados, la Comisión puede considerar que las ayudas *ad hoc* para los apartaderos privados no falsean indebidamente la competencia ni los intercambios comerciales. Al justificar estos casos excepcionales, el Estado miembro de que se trate debe presentar, como mínimo, lo siguiente:
- a) cálculos que muestren una reducción significativamente mayor de los costes externos por unidad de ayuda concedida a través de la ayuda *ad hoc* que en el marco de un régimen de ayudas, acompañados de la explicación detallada de las razones de dicha reducción de los costes externos, proporcionando fuentes para todos los datos e hipótesis subyacentes;
 - b) una demostración, respaldada por documentos como estudios e informes del sector, de que una determinada deficiencia del mercado afecta al beneficiario elegido, pero no afecta a otras empresas del Estado miembro en absoluto o solo les afecta de forma mucho más limitada.

4.2.2.3. Ayudas para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable

160. La Comisión aplicará las presentes directrices a las ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos (nuevos o de segunda mano) para el transporte por ferrocarril o vía navegable a fin de fomentar la transición modal hacia dicho transporte. En aras de la claridad, los buques especialmente contruidos para realizar operaciones de remolque (remolcadores) no deben ser subvencionables, ya que se dedican principalmente a actividades logísticas en las inmediaciones de los puertos y no participan directamente en operaciones de transporte de mercancías.
161. Con el fin de garantizar que las ayudas se canalicen a los transportistas que más las necesiten para establecerse en el mercado, las ayudas a que se refiere la presente sección solo podrán concederse a: los nuevos entrantes en el sector ferroviario⁽¹⁴⁷⁾; las empresas ferroviarias con consideración de pyme o pequeña empresa de mediana capitalización; las pymes y las pequeñas empresas de mediana capitalización que se dediquen al transporte por vía navegable; y las empresas arrendadoras en el sector del ferrocarril y las vías navegables, siempre que tengan la consideración de pymes o pequeñas empresas de mediana capitalización.
162. Las ayudas deben concederse en forma de garantía pública. Las garantías pueden concederse directamente a los beneficiarios finales (es decir, los transportistas a que se refiere el punto 161) o a las entidades de crédito y demás entidades financieras en tanto que intermediarios financieros (siempre que el beneficiario tenga libertad de elección del intermediario financiero). El intermediario financiero debe poder demostrar al Estado miembro de que se trate que aplica un mecanismo que garantiza la repercusión de las ventajas, en la mayor medida posible, en los beneficiarios finales en forma de mayores volúmenes de financiación, carteras con un mayor grado de riesgo, menores requisitos en materia de garantías reales o tipos de interés más bajos de lo que cabría sin tales garantías públicas.
163. Para ser consideradas compatibles con el mercado interior, las ayudas para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable deben cumplir las condiciones de compatibilidad fijadas en la sección 4.1 como se aclaran en esta sección.

Contribución a las necesidades de coordinación de los transportes

164. Como se establece en los puntos 22 y 32, tanto el sector ferroviario como el de las vías navegables se caracterizan por nivel bajo de inversión en vehículos, lo que dificulta el pleno desarrollo de estos sectores. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 65, la Comisión considera que las ayudas para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable pueden fomentar un cambio modal hacia un transporte terrestre sostenible al permitir a los operadores más pequeños o menos establecidos en los sectores del ferrocarril y las vías navegables (es decir, las empresas ferroviarias que se tengan la consideración de pymes o pequeñas empresas de mediana capitalización, los nuevos entrantes en el sector ferroviario, los transportistas por vía navegable que tengan la consideración de pymes o pequeñas empresas de mediana capitalización y las empresas de arrendamiento en el sector del ferrocarril o las vías navegables que tengan la consideración de pymes o pequeñas empresas de mediana capitalización) acceder a una financiación más asequible para la adquisición de vehículos.
165. La Comisión seguirá evaluando la compatibilidad de las ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos limpios (material rodante y buques de navegación interior) con arreglo a las Directrices sobre ayudas estatales en materia de clima, protección del medio ambiente y energía 2022 de la Comisión⁽¹⁴⁸⁾.

⁽¹⁴⁷⁾ En aras de la claridad, los nuevos entrantes en el sector ferroviario pueden optar a ayudas para la adquisición de material rodante, aunque no tengan la consideración de pymes o pequeñas empresas de mediana capitalización.

⁽¹⁴⁸⁾ Véase la nota a pie de página n.º 82.

Necesidad de la ayuda

166. Disponer de flotas adecuadas es necesario para que el transporte por ferrocarril y vía navegable pueda seguir compitiendo con otros modos de transporte y, de este modo, fomentar la transición hacia modos sostenibles de transporte terrestre. Sin embargo, el acceso a la financiación para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable constituye actualmente un obstáculo importante para la entrada en el mercado o la expansión de las pymes y las pequeñas empresas de mediana capitalización de los sectores del ferrocarril y las vías navegables y de los nuevos entrantes en el sector ferroviario.
167. Por lo que se refiere al transporte ferroviario, las limitaciones en la capacidad de las empresas ferroviarias para adquirir material rodante son principalmente financieras; en particular, las pymes y las pequeñas empresas de mediana capitalización pueden no tener acceso al crédito en condiciones competitivas⁽¹⁴⁹⁾. Esto se debe a que las pymes, las pequeñas empresas de mediana capitalización y los nuevos entrantes se enfrentan a peores condiciones de financiación que las que se ofrecen a los operadores ya establecidos, que se benefician de su posición en el mercado y, especialmente cuando son de propiedad pública, pueden demostrar más fácilmente su solvencia a los inversores y a los bancos. Del mismo modo, el sector de las vías navegables adolece de su limitada capacidad financiera debido a que el sector está compuesto principalmente por pymes y pequeñas empresas de mediana capitalización, lo que les dificulta la realización de inversiones costosas⁽¹⁵⁰⁾. En este contexto, el aumento del coste de los buques de navegación interior⁽¹⁵¹⁾ es un obstáculo significativo a la entrada o a la expansión en el mercado del transporte por vía navegable, sobre todo si se tiene en cuenta la necesidad de contar con buques especializados para los distintos tipos de mercancías y rutas⁽¹⁵²⁾.
168. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 66, la Comisión considera que las ayudas para la adquisición de material rodante y buques son necesarias para responder a las necesidades de coordinación de los transportes. Esto se debe a que el mercado por sí solo no puede garantizar que las pymes y las pequeñas empresas de mediana capitalización de los sectores ferroviario y de vías navegables y los nuevos entrantes en el sector ferroviario consigan la financiación adecuada para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable.

Adecuación de la ayuda

169. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 67, la Comisión considera que las ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable pueden ser, en principio, un instrumento adecuado si adoptan la forma de garantías públicas. Las garantías públicas sobre préstamos por un período limitado son el instrumento de ayuda más adecuado para restablecer la igualdad de condiciones entre las pymes, las pequeñas empresas de mediana capitalización y los nuevos entrantes, por una parte, y los grandes operadores ya establecidos, por la otra, en lo que respecta al acceso a la financiación para la adquisición de vehículos. Estas garantías tienen por objeto permitir a sus beneficiarios disfrutar en el mercado de condiciones de crédito más similares a las que normalmente tienen los operadores ya establecidos.
170. La Comisión considera que las ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable en forma de garantías públicas son adecuadas para facilitar que las pymes, las pequeñas empresas de mediana capitalización y los nuevos entrantes en el sector ferroviario financien el coste elevado de la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable si se respetan los principios generales establecidos en el punto 67, tal como se aclara en el punto 169.

Efecto incentivador de la ayuda

171. Las ayudas deben incentivar la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable nuevos o de segunda mano. La Comisión considera que las ayudas tienen efecto incentivador si se respetan los principios generales establecidos en los puntos 68 y 69.

⁽¹⁴⁹⁾ Estudio para la evaluación de impacto de la revisión de las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias; véase la nota a pie de página n.º 51, sección 4.3.2.

⁽¹⁵⁰⁾ Véase la nota a pie de página n.º 70.

⁽¹⁵¹⁾ Como consecuencia de las tendencias inflacionistas, los precios del acero y de otros materiales necesarios para la construcción naval han aumentado considerablemente en los últimos años. Fuente: CCNR Market Observation [Informe anual 2023, p. 109].

⁽¹⁵²⁾ La flota de vías navegables se divide en tres categorías principales de buques en función del tipo de mercancías transportadas: buques de carga seca, buques de carga líquida, empujadores fluviales y remolcadores. Cada categoría comprende diferentes tipos de buques, clasificables en función de la clase de vía navegable y de las condiciones de transporte. Fuente: CCNR Market Observation, véase la nota a pie de página n.º 151.

Proporcionalidad

172. En consonancia con los principios generales establecidos en los puntos 70 a 73, las ayudas en forma de garantías públicas para la adquisición de buques de navegación interior por parte de pymes, pequeñas empresas de mediana capitalización y de material rodante por parte de pymes, pequeñas empresas de mediana capitalización o nuevos entrantes en el sector ferroviario pueden considerarse transparentes y proporcionadas si se cumplen las condiciones siguientes:
- Se concede la garantía respecto de nuevos préstamos individuales para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable.
 - El importe nominal del préstamo subyacente no excede de los costes subvencionables de la adquisición subvencionada, que abarcan todos los costes relacionados con la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable nuevos o de segunda mano, incluidos el precio del vehículo, los costes de entrega y los costes de estudios de diseño, consultoría o ingeniería siempre que estén vinculados a la inversión y formen parte de ella, sin incluir cualquier otra ayuda estatal recibida para la adquisición del vehículo.
 - La garantía no debe ser superior al 90 % del préstamo subyacente.
 - La garantía se concede a cambio de una tasa de al menos 50 puntos básicos si la calificación crediticia de la deuda soberana del Estado miembro de concesión es igual a AAA-A; de lo contrario, los Estados miembros pueden aplicar una tasa inferior.
 - La duración de la garantía se limita a un máximo de quince años.
173. Las ayudas para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable pueden acumularse con las ayudas a la interoperabilidad o las ayudas para la adaptación técnica y la modernización si los costes netos adicionales de las inversiones en interoperabilidad o las inversiones en adaptación técnica y modernización no se pueden considerar parte de los costes subvencionables establecidos en el punto 172, letra b). Los costes netos adicionales de las inversiones en interoperabilidad o las inversiones para la modernización y la adaptación técnica se calculan como la diferencia entre el coste total de adquisición del vehículo que se va a adquirir y en el que se hayan hecho tales inversiones, por una parte, y el coste total de la adquisición en el supuesto contrario, es decir, de un vehículo en el que no se hayan hecho tales inversiones en interoperabilidad o que requiere adaptación técnica y modernización, por la otra parte.

Evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y los intercambios comerciales entre Estados miembros

174. Con el fin de garantizar que las ayudas no pongan en peligro los intereses generales de la UE al crear falseamientos indebidos de la competencia y de los intercambios comerciales, las ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable deben concederse con arreglo a los principios generales establecidos en los puntos 74 y 75.
175. Las ayudas deben concederse, en principio, en forma de regímenes de ayudas, ya que es probable que tengan un efecto de falseamiento más limitado de la competencia y de los intercambios comerciales entre Estados miembros que las ayudas *ad hoc*.

4.2.2.4. Ayudas a la interoperabilidad en los sectores del transporte terrestre sostenible

176. La Comisión aplicará las presentes directrices a las ayudas a la inversión concedidas a los propietarios de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable, a los transportistas y a los operadores de transporte que inviertan en las tecnologías y actividades a que se refieren los puntos 177 y 178, incluidos los estudios de viabilidad⁽¹⁵³⁾ (ayudas a la interoperabilidad).

⁽¹⁵³⁾ Estudios que evalúan la viabilidad de la transferencia modal o del transporte multimodal sostenible de mercancías o pasajeros en rutas en las que una empresa recurre actualmente al transporte por carretera.

177. Las ayudas a la interoperabilidad pueden cubrir inversiones en las siguientes tecnologías y actividades:
- a) el Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS, por sus siglas en inglés), el futuro sistema de comunicaciones móviles ferroviarias (FRMCS, por sus siglas en inglés) incluida su combinación con equipos del sistema global de comunicaciones móviles para ferrocarriles (GSM-R, por sus siglas en inglés)⁽¹⁵⁴⁾ y la conducción automatizada de trenes (ATO, por sus siglas en inglés) como parte del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS, por sus siglas en inglés), tal como se describe en el Derecho derivado de la Unión⁽¹⁵⁵⁾;
 - b) el acoplamiento automático digital (DAC, por sus siglas en inglés)⁽¹⁵⁶⁾;
 - c) equipos de GSM-R de forma independiente;
 - d) la adaptación del material rodante a diferentes sistemas eléctricos;
 - e) la adaptación del material rodante a diferentes anchos de vía;
 - f) adaptación de los buques de navegación interior para operar en los puertos marítimos y de los buques de navegación marítima para operar en los puertos interiores;
 - g) la adaptación de los buques de navegación interior al cambio de las condiciones de navegabilidad, especialmente las de nivel bajo de agua;
 - h) la automatización del material rodante y de los buques de navegación interior;
 - i) la adaptación de los vehículos para transportar unidades de carga intermodal;
 - j) las tecnologías clave necesarias para la implantación de SIF, como la plataforma europea SIF⁽¹⁵⁷⁾, el Sistema de Información y Visualización de las Cartas Electrónicas para la Navegación Interior, los avisos a patrones, el Sistema Automático de Identificación para la navegación interior e Información Electrónica Internacional;
 - k) las aplicaciones telemáticas y otros programas informáticos, en la medida en que contribuyan a que el tráfico discurra de manera ininterrumpida, en particular los sistemas intermodales de identificación, seguimiento y trazabilidad y las plataformas intermodales de intercambio de datos.
178. Además, las ayudas a la interoperabilidad pueden cubrir inversiones en tecnologías que contribuyan a que el tráfico de mercancías o pasajeros mediante servicios de transporte sostenible discurra de manera ininterrumpida entre redes nacionales o modos de transporte.

⁽¹⁵⁴⁾ El GSM-R es un sistema de radiocomunicación para ferrocarriles, basado en la tecnología 2G que facilita la comunicación entre los maquinistas y los centros de control del tráfico y que tiene características específicas como la comunicación de grupo, el direccionamiento en función de la ubicación, niveles de prioridad, llamadas de emergencia ferroviaria y la comunicación de maniobras.

⁽¹⁵⁵⁾ El ERTMS es un sistema único de señalización y control de velocidad europeo que garantiza la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios nacionales, reduce los costes de adquisición y mantenimiento de los sistemas de señalización y aumenta la velocidad de los trenes, la capacidad de las infraestructuras y el nivel de seguridad del transporte ferroviario. El ERTMS está compuesto por el ETCS (un sistema de señalización en cabina que incorpora protección automática del tren), la Radio Móvil Ferroviaria (RMR, por sus siglas en inglés), y la ATO. Véase el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (UE) 2016/919 (DO L 222 de 8.9.2023, p. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj). El sistema RMR, utilizado actualmente en las operaciones ferroviarias, concretamente el GSM-R, se basa en especificaciones concluidas hace veinte años. Debido a la obsolescencia tecnológica, es poco probable que pueda garantizarse el apoyo por parte del sector al GSM-R a partir de 2031. El FRMCS sucederá al GSM-R como una de las partes esenciales del ERTMS. Apoyará la digitalización ferroviaria y la innovación en los servicios.

⁽¹⁵⁶⁾ El DAC es un componente interoperable para acoplar y desacoplar automáticamente el material rodante de un tren de mercancías tanto física (por ejemplo, conexión mecánica y línea aérea para el frenado) como digitalmente (por ejemplo, conexión eléctrica y de datos). El DAC puede propiciar que el transporte de mercancías ferroviario europeo se modernice y digitalice. Su objeto es aumentar la eficiencia mediante procesos de automatización y garantizar un abastecimiento energético suficiente para las aplicaciones telemáticas, así como la comunicación segura de datos en el tren.

⁽¹⁵⁷⁾ Artículo 1, apartado 3, de la Directiva (UE) 2025/2482 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2025, por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L, 2025/2482, 12.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2482/oj>).

179. Durante al menos cinco años después de la concesión de la ayuda, los acuerdos contractuales para la enajenación o el uso a título oneroso de activos respecto de los que se reciban ayudas a la interoperabilidad ⁽¹⁵⁸⁾ deben incluir una cláusula en la que se especifique que la inversión que contribuye a la interoperabilidad del activo en cuestión se ha financiado con una ayuda estatal. También deben especificar las obligaciones correspondientes establecidas en el punto 196, cuando corresponda, e indicar el importe de la ayuda.
180. Para ser consideradas compatibles con el mercado interior, las ayudas a la interoperabilidad deben cumplir las condiciones de compatibilidad fijadas en la sección 4.1 como se aclaran en la presente sección.

Contribución a las necesidades de coordinación de los transportes

181. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 65, la Comisión considera que las ayudas a la interoperabilidad pueden fomentar la transición modal hacia el transporte terrestre sostenible garantizando que el tráfico de mercancías y pasajeros discurra de manera ininterrumpida hacia o desde los sectores del transporte terrestre sostenible, o en ellos. La interconexión fluida de las redes y los modos de transporte en toda la UE hace posible: a) que el transporte por ferrocarril y vía navegable asuma el crecimiento del tráfico perseguido por la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente optimizando el uso de la capacidad limitada de las infraestructuras de transporte por ferrocarril y vía navegable; b) que el transporte multimodal compita realmente con modos de transporte contaminantes unimodales, ya que permite una integración fluida de las cadenas de transporte y la creación de conexiones entre los diferentes modos de transporte en términos de infraestructura, flujos de información y procedimientos; y c) el crecimiento del tráfico transfronterizo.

Necesidad de la ayuda

182. La Comisión señala que la instalación y la mejora de los sistemas de interoperabilidad contribuyen de manera importante al desarrollo de modos de transporte terrestre sostenible. Sin embargo, se trata de un proceso caro con más beneficios públicos que beneficios privados para las empresas, en particular en la fase inicial de implantación. Por lo tanto, hay pocos incentivos para la inversión privada. Esto puede deberse, en particular, a los siguientes factores: a) la implantación tan extensa que hay que lograr antes de que se materialicen los beneficios de determinadas tecnologías («desventaja del pionero») ⁽¹⁵⁹⁾; b) la necesidad de que distintas partes interesadas (por ejemplo, los gestores de infraestructuras y las empresas ferroviarias) realicen inversiones en paralelo y de ámbito transfronterizo; y c) los limitados beneficios privados derivados de las inversiones en comparación con los beneficios públicos (por ejemplo, la seguridad).
183. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 66, la Comisión considera que las ayudas a la interoperabilidad son necesarias para responder a las necesidades de coordinación de los transportes. Esto se debe a que el mercado por sí solo no puede implantar suficientemente tecnologías que contribuyan a que el tráfico discurra de manera ininterrumpida ⁽¹⁶⁰⁾.

Adecuación de la ayuda

184. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 67, la Comisión considera que las ayudas a la interoperabilidad pueden ser, en principio, un instrumento adecuado ⁽¹⁶¹⁾ para fomentar tecnologías con las que el tráfico de mercancías y pasajeros discurra de manera ininterrumpida hacia o desde los sectores del transporte

⁽¹⁵⁸⁾ Como los contratos de arrendamiento financiero de material rodante.

⁽¹⁵⁹⁾ La mayoría de las tecnologías y actividades a que se refiere el punto 176 se caracterizan por que sus beneficios solo pueden materializarse plenamente si se logra un nivel crítico de implantación sincronizada. Debido a los costes elevados de inversión inicial, para los transportistas los costes directos son actualmente más elevados que los ahorros derivados de la transición a estas tecnologías.

⁽¹⁶⁰⁾ Estudio para la evaluación de impacto de la revisión de las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias; véase la nota a pie de página n.º 51, sección 4.5.4.

⁽¹⁶¹⁾ Por lo que se refiere a la forma de la ayuda, en su práctica decisoria anterior sobre las ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes, la Comisión no ha formulado objeciones a las ayudas en forma de subvenciones directas [véanse, por ejemplo, la Decisión de la Comisión de 26 de mayo de 2023, en el asunto SA.102707, Italia, Régimen de ayudas italiano para la mejora del material rodante con equipo del ERTMS (DO C 266 de 28.7.2023, p. 4) y la Decisión de la Comisión, de 5 de noviembre de 2019, en el asunto SA.55451, Países Bajos, Ayudas a la mejora del ERTMS (DO C 59 de 21.2.2020, p. 1)]. Con las ayudas en forma de subvenciones directas los beneficiarios pueden reducir los costes iniciales de la inversión (costes de prototipos, pérdidas de ingresos durante la inmovilización del material rodante, la propia inversión en interoperabilidad) que, en condiciones normales de mercado, son difíciles de recuperar, especialmente cuando la inversión solo es rentable si se produce una implantación extensa de estas tecnologías, lo que puede durar más que la vida útil del activo.

terrestre sostenible, o en ellos, especialmente a falta de medidas normativas que exijan la introducción de esas tecnologías. Las ayudas a la interoperabilidad no son adecuadas cuando existan medidas normativas en la UE que exijan la introducción de esas mismas tecnologías en un momento cercano a aquel en el que vayan a introducirse utilizando dichas ayudas.

Efecto incentivador de la ayuda

185. Las ayudas deben incentivar las inversiones en tecnologías que contribuyan a que el tráfico de mercancías y pasajeros discurra de manera ininterrumpida hacia o desde los sectores del transporte terrestre sostenible o en ellos. En consonancia con los principios generales establecidos en los puntos 68 y 69, para que las ayudas a la interoperabilidad tengan efecto incentivador, deben cumplirse las siguientes condiciones:
- el beneficiario ha solicitado la ayuda antes del inicio de los trabajos en el proyecto de inversión;
 - el trabajo en el proyecto de inversión debe finalizar al menos un año antes de la fecha en que la inversión objeto de la ayuda pase a ser obligatoria en toda la UE;
 - las ayudas deben inducir al beneficiario a iniciar operaciones de transporte terrestre sostenible que no habría realizado sin la ayuda, o que habría realizado en menor o diferente medida.
186. La Comisión considera que las ayudas tienen efecto incentivador si se respetan los principios generales establecidos en los puntos 68 y 69, tal como se aclara en el punto 185. Las ayudas concedidas para compensar los costes del cumplimiento de las normas de la UE no tienen, en principio, efecto incentivador.

Proporcionalidad

187. En consonancia con los principios generales establecidos en los puntos 70 a 73, en principio, las ayudas pueden considerarse proporcionadas si no superan el 50 % de los costes subvencionables.
188. Son costes subvencionables:
- todos los costes necesarios para la ejecución de las inversiones en interoperabilidad; en función del tipo de inversión, también pueden serlo los costes de adquisición e instalación de la tecnología pertinente ⁽¹⁶²⁾, los costes de gestión del proyecto y los costes de entrega ⁽¹⁶³⁾;
 - los costes relacionados con estudios, ensayos y homologaciones, y las instalaciones piloto y los prototipos para la aplicación de la tecnología pertinente en el nivel 9 de desarrollo; y
 - los costes relacionados con la mejora de una tecnología ya instalada.
189. Por lo que se refiere a las inversiones en interoperabilidad relacionadas con el ERTMS, según se define en el punto 177, letra a), son subvencionables los costes relacionados con la integración de las funciones del Sistema Mundial de Navegación por Satélite Europeo (GNSS) en el ERTMS. Son también subvencionables los costes relacionados con los equipos GSM-R utilizados en combinación con equipos FRMCS. Por el contrario, los costes relacionados con las inversiones en equipos GSM-R utilizados de forma independiente a que se refiere el punto 177 c) serán subvencionables únicamente cuando se hayan contraído hasta el 31 de diciembre de 2031, ya que este tipo de equipos quedarán pronto obsoletos.
190. Por lo que se refiere a las inversiones en la interoperabilidad de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable cuya adquisición esté prevista, los costes subvencionables deben limitarse a los costes netos adicionales de la interoperabilidad ⁽¹⁶⁴⁾. Se calculan como la diferencia entre el coste total de la adquisición del vehículo para el transporte por ferrocarril o vía navegable cuya adquisición esté prevista y que reciba dicha ayuda a la inversión, por una parte, y el coste total de la adquisición del mismo vehículo o un activo similar sin las inversiones en interoperabilidad en el supuesto contrario, por otra parte.

⁽¹⁶²⁾ La tecnología pertinente puede adquirirse nueva o de segunda mano.

⁽¹⁶³⁾ En aras de la claridad, los costes de mantenimiento no son subvencionables.

⁽¹⁶⁴⁾ Siempre que no estén ya cubiertos por ninguna otra forma de ayuda, en particular las ayudas a que se refiere la sección 4.2.2.3.

191. Excepcionalmente, las ayudas a las tecnologías enumeradas en el punto 177, letras a) y b), pueden considerarse proporcionadas si no superan el 90 % de los costes subvencionables. Esto se debe a que estas tecnologías se ven especialmente afectadas por problemas de coordinación en la fase de implantación y generan importantes beneficios externos que no pueden internalizarse.
192. En función de las características específicas de la medida, los Estados miembros también pueden demostrar, basándose en un análisis del déficit de financiación con arreglo a los principios generales señalados en los puntos 70 a 73, que es necesaria una intensidad de ayuda mayor. En ese caso, la Comisión considerará que la ayuda es proporcionada si el importe de la ayuda por beneficiario se limita al mínimo necesario para llevar a cabo la inversión (es decir, si la ayuda corresponde al déficit de financiación necesario para conseguir el objetivo de la medida de ayuda, en comparación con el supuesto contrario, es decir, sin la ayuda). En cualquier caso, las ayudas no deben superar el 100 % de los costes subvencionables.
193. Cuando las ayudas se refieran a inversiones en interoperabilidad propuestas y determinadas previamente por el Estado miembro, no es necesaria la evaluación del déficit de financiación si el importe de la ayuda se determina mediante un procedimiento de licitación. En tales casos, la Comisión considera que el importe de la ayuda corresponde a la ayuda mínima solicitada por los beneficiarios potenciales y la ayuda se considera, por tanto, proporcionada si se cumplen los siguientes criterios:
- a) El procedimiento de licitación es competitivo, es decir, abierto, claro, transparente y no discriminatorio ⁽¹⁶⁵⁾. Se basa en criterios objetivos, establecidos de antemano en consonancia con el objetivo de la medida y minimizando el riesgo de que se presenten ofertas estratégicas. Los criterios de selección utilizados para clasificar las ofertas y, en última instancia, para asignar la ayuda en el procedimiento de licitación deben, por regla general, relacionar de forma directa o indirecta la contribución a los principales objetivos de la medida con el importe de ayuda solicitado por el solicitante. Esto puede expresarse, por ejemplo, en términos de ayuda por volumen o tráfico adicional resultante de la interoperabilidad mejorada.
 - b) Los criterios se publican con la suficiente antelación respecto del plazo de presentación de solicitudes para permitir la competencia efectiva.
 - c) El número previsto de licitadores es suficiente para garantizar la competencia efectiva.
 - d) Se evitan los ajustes *a posteriori* de los resultados del procedimiento de licitación (como las negociaciones posteriores sobre los resultados de las ofertas), ya que pueden socavar la eficiencia de los resultados del procedimiento.

Evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y los intercambios comerciales entre Estados miembros

194. Con el fin de garantizar que las ayudas no pongan en peligro los intereses generales de la UE al crear falseamientos indebidos de la competencia y de los intercambios comerciales, las ayudas a la interoperabilidad deben concederse con arreglo a los principios generales establecidos en los puntos 74 y 75.
195. Las ayudas deben concederse, en principio, en forma de regímenes de ayudas, ya que es probable que tengan un efecto de falseamiento más limitado de la competencia y de los intercambios comerciales que las ayudas *ad hoc*.
196. Asimismo, los elementos del material rodante que se benefician de la inversión objeto de la ayuda deben conservar un estado de registro válido en el registro europeo de vehículos, acreditado por el código 00 a tenor del apéndice 3 de la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión, de 25 de octubre de 2018 ⁽¹⁶⁶⁾, durante al menos cinco años a partir de la ejecución de la inversión.

⁽¹⁶⁵⁾ Ningún licitador debe tener información privilegiada u otras ventajas, por ejemplo, por ser el promotor o el propietario de la tecnología de que se trate. En tales casos, el Estado miembro debe poner tal información de interés a disposición de todos los posibles licitadores.

⁽¹⁶⁶⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión, de 25 de octubre de 2018, por la que se establecen especificaciones para los registros de vehículos contemplados en el artículo 47 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y se modifica y deroga la Decisión 2007/756/CE de la Comisión (DO L 268 de 26.10.2018, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

4.2.2.5. Ayudas para la adaptación técnica y la modernización

197. La Comisión aplicará las presentes directrices a las ayudas a la inversión concedidas a los propietarios de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable, a los transportistas y a los operadores de transporte que inviertan en la adaptación técnica o la modernización del material rodante, de los buques de navegación interior y del equipo para el transporte multimodal sostenible.
198. Podrían darse ayudas, en particular, a las siguientes actividades y tecnologías:
- la retroadaptación o renovación del material rodante;
 - la retroadaptación o renovación de los buques de navegación interior, por ejemplo, para mejorar la hidrodinámica y la eficiencia;
 - la retroadaptación o renovación del equipo para el transporte multimodal sostenible;
 - la adaptación técnica del material rodante y los buques de navegación interior a nuevos tipos de mercancías;
 - las aplicaciones telemáticas y otros programas informáticos no amparados por la sección 4.2.2.4 de las presentes directrices, como los sistemas que proporcionen información a los pasajeros exclusivamente de un modo de transporte o los sistemas digitales de reserva y pago que no contribuyen a que el tráfico discurra de manera ininterrumpida;
 - los sistemas logísticos, como los programas informáticos de optimización de la carga;
 - los programas informáticos de previsión del tráfico (hora estimada de salida / hora estimada de llegada) y programas informáticos de optimización de rutas;
 - los sistemas digitales que supervisan el tiempo de trabajo y los períodos de descanso en las operaciones de transporte ferroviario.
199. Durante al menos cinco años después de la concesión de la ayuda, los acuerdos contractuales para la enajenación o el uso a título oneroso (por ejemplo, el alquiler) de activos respecto de los que se reciban ayudas para la adaptación técnica y la modernización del material rodante, de los buques de navegación interior y del equipo para el transporte multimodal sostenible⁽¹⁶⁷⁾ deben incluir una cláusula en la que se declare que la adaptación o modernización del activo en cuestión se ha financiado con una ayuda estatal y se especifique el importe la ayuda.
200. Para ser consideradas compatibles con el mercado interior, las ayudas para la adaptación técnica y la modernización del material rodante, los buques de navegación interior y equipo para el transporte multimodal sostenible deben cumplir las condiciones de compatibilidad fijadas en la sección 4.1 como se aclaran en esta sección.

Contribución a las necesidades de coordinación de los transportes

201. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 65, la Comisión considera que las ayudas para la adaptación técnica y la modernización del material rodante, los buques de navegación interior y el equipo para el transporte multimodal sostenible pueden fomentar la transición modal hacia el transporte terrestre sostenible. La adaptación técnica permite que el transporte terrestre sostenible se adapte a la demanda de nuevos tipos de servicios de transporte de pasajeros y mercancías y se desarrolle en ámbitos en los que tiene el mayor potencial de crecimiento, como el transporte de mercancías de tamaño excesivo, pesadas o peligrosas y el transporte nocturno de pasajeros. Por el contrario, la modernización aumenta la seguridad, la protección, la fiabilidad y la calidad del transporte terrestre sostenible. La adaptación técnica y la modernización también contribuyen al uso óptimo y eficiente en términos de costes del material rodante, los buques de navegación interior y el equipo para el transporte multimodal sostenible existentes.

⁽¹⁶⁷⁾ Como los contratos de arrendamiento financiero de material rodante.

202. Como se establece en el punto 44, la Comisión seguirá evaluando la compatibilidad de las ayudas a la inversión en vehículos limpios (material rodante y buques de navegación interior) con arreglo a las Directrices sobre ayudas estatales en materia de clima, protección del medio ambiente y energía 2022 de la Comisión ⁽¹⁶⁸⁾. En la misma línea, las ayudas a la inversión para la reducción de la contaminación acústica del transporte ferroviario no están amparadas por las presentes directrices, pero sí lo están por las Directrices sobre ayudas estatales en materia de clima, protección del medio ambiente y energía 2022 de la Comisión (con reglas específicas sobre las ayudas para la prevención o reducción de otras formas de contaminación distintas de las emisiones de gases de efecto invernadero).

Necesidad de la ayuda

203. Gracias a la adaptación técnica y la modernización del material rodante, los buques de navegación interior y el equipo para el transporte multimodal sostenible pueden mantener el máximo nivel de valor y utilidad. Estos tipos de inversiones no solo contribuyen a la competitividad del transporte terrestre sostenible, sino que también facilitan el desarrollo de un mercado de segunda mano que ayude a fomentar la transición hacia modos de transporte terrestre sostenible. La adaptación técnica y la modernización pueden resultar muy costosas porque el material rodante, los buques de navegación interior y el equipo para el transporte multimodal sostenible no pueden utilizarse durante la totalidad de la intervención, lo que da lugar a reducciones significativas de los ingresos. Además, en función del tipo de vehículo o equipo para el transporte multimodal sostenible, para algunos tipos de inversiones en adaptación técnica y modernización es preciso el desarrollo de un prototipo para comprender los cambios estructurales necesarios para aplicar la tecnología. Estos costes (los costes del prototipo y de la retroadaptación) suelen superar el valor del artículo retroadaptado ⁽¹⁶⁹⁾.
204. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 66, la Comisión considera que las ayudas para la adaptación técnica y la modernización del material rodante, los buques de navegación interior y el equipo para el transporte multimodal sostenible pueden ser necesarias para responder a las necesidades de coordinación de los transportes allí donde el mercado por sí solo no realice un nivel suficiente de inversión en adaptación técnica y modernización que contribuya a la competitividad del transporte terrestre sostenible.

Adecuación de la ayuda

205. En consonancia con los principios generales establecidos en el punto 67, la Comisión considera que las ayudas a la inversión para la adaptación técnica y la modernización del material rodante, los buques de navegación interior y el equipo para el transporte multimodal sostenible pueden ser, en principio, un instrumento adecuado ⁽¹⁷⁰⁾. Con estas ayudas se garantiza un nivel adecuado de inversión en la adaptación técnica y la modernización que contribuya a la competitividad del transporte terrestre sostenible, especialmente en ausencia de medidas normativas que exijan la introducción de esas tecnologías. Las ayudas para la adaptación técnica y la modernización no son adecuadas para dar efecto a las medidas normativas de la UE que exijan la introducción de esas mismas tecnologías en un momento cercano a aquel en el que vayan a introducirse utilizando dichas ayudas.

Efecto incentivador de la ayuda

206. Las ayudas deben incentivar las inversiones en la adaptación técnica y la modernización del material rodante, los buques de navegación interior y el equipo para el transporte multimodal sostenible. Para tener efecto incentivador, las ayudas no deben financiar inversiones que sean necesarias para dar cumplimiento a una norma de la UE, o deben financiar inversiones que permitan dar cumplimiento a una norma de la UE mucho antes de la fecha de entrada en vigor obligatoria de esa norma en toda la UE. En consonancia con los principios generales establecidos en los puntos 68 y 69, para que las ayudas tengan efecto incentivador, deben cumplirse las siguientes condiciones:
- a) el beneficiario ha solicitado la ayuda antes del inicio de los trabajos en el proyecto de inversión;

⁽¹⁶⁸⁾ Véase la nota a pie de página n.º 82.

⁽¹⁶⁹⁾ Estudio para la evaluación de impacto de la revisión de las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias; véase la nota a pie de página n.º 51, sección 3.5.

⁽¹⁷⁰⁾ Por lo que se refiere a la forma de la ayuda, en su práctica decisoria anterior sobre las ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes, la Comisión no ha formulado objeciones a las ayudas en forma de subvenciones directas [véase la Decisión de la Comisión de 1 de julio de 2021, en el asunto SA.57137, Alemania, Régimen de ayudas estatales para la modernización de la flota de vías navegables (DO C 317 de 6.8.2021, p. 1)]. Con las ayudas en forma de subvenciones directas los beneficiarios pueden reducir los costes iniciales de la inversión (costes de prototipos, pérdidas de ingresos durante la inmovilización del material rodante, la propia inversión en interoperabilidad) que, en condiciones normales de mercado, son difíciles de recuperar.

- b) el trabajo en el proyecto de inversión debe finalizar al menos un año antes de la fecha en que la inversión objeto de la ayuda pase a ser obligatoria en toda la UE;
 - c) la ayuda debe inducir al beneficiario a iniciar operaciones de transporte terrestre sostenible que no habría realizado sin ella, o que habría realizado en menor o diferente medida.
207. La Comisión considera que las ayudas tienen efecto incentivador si se respetan los principios generales establecidos en los puntos 68 y 69, tal como se aclara en el punto 206.

Proporcionalidad

208. En consonancia con los principios generales establecidos en los puntos 70 a 73, en principio las ayudas pueden considerarse proporcionadas si no superan el 30 % de los costes subvencionables.
209. Son costes subvencionables:
- a) todos los costes necesarios para la ejecución de las inversiones subvencionables; en función del tipo de inversión, también pueden serlo los costes necesarios para la adquisición e instalación de la tecnología pertinente, los costes de gestión del proyecto y los costes de entrega ⁽¹⁷¹⁾;
 - b) los costes relacionados con estudios, ensayos y homologaciones, y las instalaciones piloto y los prototipos para la aplicación de la tecnología pertinente en el nivel 9 de desarrollo; y
 - c) los costes relacionados con la mejora de una tecnología ya instalada.
210. En función de las características específicas de la medida, los Estados miembros también pueden demostrar, basándose en un análisis del déficit de financiación, tal como se expone en los puntos 70 a 73, que es necesaria una intensidad de ayuda mayor. En ese caso, la Comisión considerará que la ayuda es proporcionada si el importe de la ayuda por beneficiario se limita al importe necesario para llevar a cabo la inversión (es decir, si la ayuda corresponde al déficit de financiación necesario para conseguir el objetivo de la medida de ayuda, en comparación con el supuesto contrario, es decir, sin la ayuda). En cualquier caso, las ayudas no deben superar el 100 % de los costes subvencionables.
211. Cuando las ayudas se refieran a inversiones propuestas y determinadas previamente por el Estado miembro, no es necesaria la evaluación del déficit de financiación si el importe de la ayuda se determina mediante un procedimiento de licitación. En tales casos, la Comisión considera que el importe de la ayuda corresponde a la ayuda mínima solicitada por los beneficiarios potenciales y la ayuda se considera, por tanto, proporcionada si se cumplen los siguientes criterios:
- a) El procedimiento de licitación es competitivo, es decir, abierto, claro, transparente y no discriminatorio ⁽¹⁷²⁾. Se basa en criterios objetivos, establecidos de antemano y en consonancia con el objetivo de la medida y minimizando el riesgo de que se presenten ofertas estratégicas. Los criterios de selección utilizados para clasificar las ofertas y, en última instancia, para asignar la ayuda en el procedimiento de licitación deben, por regla general, relacionar de forma directa o indirecta la contribución a los principales objetivos de la medida con el importe de ayuda solicitado por el solicitante. Esto puede expresarse, por ejemplo, en términos de ayuda por volumen o tráfico adicional resultante de la adaptación técnica y la modernización.
 - b) Los criterios se publican con la suficiente antelación respecto del plazo de presentación de solicitudes para permitir la competencia efectiva.
 - c) El número previsto de licitadores es suficiente para garantizar la competencia efectiva.
 - d) Se evitan los ajustes *a posteriori* de los resultados del procedimiento de licitación (como las negociaciones posteriores sobre los resultados de las ofertas), ya que pueden socavar la eficiencia de los resultados del procedimiento.

⁽¹⁷¹⁾ En aras de la claridad, los costes de mantenimiento no son subvencionables.

⁽¹⁷²⁾ Ningún licitador debe tener información privilegiada u otras ventajas, por ejemplo, por ser el promotor o el propietario de la tecnología de que se trate. En tales casos, el Estado miembro debe poner tal información de interés a disposición de todos los posibles licitadores.

212. Por lo que se refiere a las inversiones en adaptación técnica y modernización de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable cuya adquisición esté prevista, los costes subvencionables deben limitarse a los costes netos adicionales de la adaptación técnica y la modernización ⁽¹⁷³⁾. Se calculan como la diferencia entre, por una parte, el coste total de la adquisición del vehículo para el transporte por ferrocarril o vía navegable cuya adquisición esté prevista y que reciba dicha ayuda a la inversión y, por otra parte, el coste total de la adquisición del mismo vehículo u otro similar en el supuesto contrario, es decir, sin las inversiones en adaptación técnica y modernización.

Evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y los intercambios comerciales entre Estados miembros

213. Con el fin de garantizar que las ayudas no pongan en peligro los intereses generales de la UE al crear falseamientos indebidos de la competencia y de los intercambios comerciales, las ayudas a la inversión para la adaptación técnica y la modernización deben concederse con arreglo a los principios generales establecidos en los puntos 74 y 75.
214. Las ayudas deben concederse, en principio, en forma de regímenes de ayudas, ya que es probable que tengan un efecto de falseamiento más limitado de la competencia que las ayudas *ad hoc*.

5. AYUDAS QUE CORRESPONDAN AL REEMBOLSO DE DETERMINADAS OBLIGACIONES INHERENTES A LA NOCIÓN DE SERVICIO PÚBLICO EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

5.1. Disposiciones generales

215. El artículo 93 del TFUE establece la compatibilidad de las ayudas estatales que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público. En este contexto, el artículo 14 del TFUE y el Protocolo (n.º 26) sobre los servicios de interés general, anejo al TFUE, establecen los principios generales de la forma en que los Estados miembros deben definir y prestar los servicios de interés económico general. De acuerdo con el Protocolo (n.º 26), las autoridades nacionales, regionales y locales desempeñan un papel esencial y poseen amplia capacidad de discreción para prestar, encargar y organizar los servicios de interés económico general lo más cercanos posible a las necesidades de los usuarios. La Comisión puede poner en entredicho la especificación de una obligación de servicio público únicamente en caso de error manifiesto en el ejercicio de la facultad de apreciación de los Estados miembros ⁽¹⁷⁴⁾. Sin embargo, la capacidad de un Estado miembro para definir los servicios de interés económico general no es ilimitada y no debe ejercerse de forma arbitraria con el único fin de permitir a un sector concreto eludir la aplicación de las normas sobre competencia ⁽¹⁷⁵⁾.
216. En su Comunicación relativa a la aplicación de las normas de la UE en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general ⁽¹⁷⁶⁾, que también se aplica al sector del transporte de mercancías por ferrocarril, la Comisión aclaró las condiciones en las que las compensaciones por servicio público deben considerarse ayudas estatales.
217. Además, el Reglamento relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del TFUE a las ayudas *de minimis* concedidas a empresas que presten servicios de interés económico general ⁽¹⁷⁷⁾ también es de aplicación al sector del transporte de mercancías por ferrocarril. En dicho Reglamento, la Comisión fijó las condiciones en las que se considera que los importes pequeños de compensación por servicio público no afectan a los intercambios comerciales entre Estados miembros, ni falsean o amenazan con falsear la competencia. En estas circunstancias, la compensación queda fuera del ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

⁽¹⁷³⁾ Siempre que no estén ya cubiertos por ninguna otra forma de ayuda, en particular las ayudas a que se refiere la sección 4.2.2.3.

⁽¹⁷⁴⁾ Sentencia de 29 de noviembre de 2018, ARFEA/Comisión Europea, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, apartado 88; sentencia de 24 de noviembre de 2020, Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, ECLI:EU:C:2020:952, apartado 33.

⁽¹⁷⁵⁾ Sentencia de 12 de febrero de 2008, BUPA y otros/Comisión Europea, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, apartado 168.

⁽¹⁷⁶⁾ Véase la nota a pie de página n.º 45.

⁽¹⁷⁷⁾ Véase la nota a pie de página n.º 105.

218. Si los Estados miembros pretenden establecer medidas que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril que no se ajusten a las condiciones fijadas en la sentencia *Altmark* ⁽¹⁷⁸⁾ y que constituyan ayuda estatal, deben notificar dichas medidas a la Comisión con arreglo al artículo 108, apartado 3, del TFUE.
219. Estas directrices fijan las condiciones en las que las ayudas estatales que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril pueden considerarse compatibles con el mercado interior con arreglo al artículo 93 del TFUE ⁽¹⁷⁹⁾. Si bien el Marco sobre los servicios de interés económico general ⁽¹⁸⁰⁾ no es de aplicación al sector del transporte terrestre, la Comisión tendrá en cuenta, en su evaluación de compatibilidad, las condiciones fijadas en las secciones 2.2 a 2.10 de dicho Marco ⁽¹⁸¹⁾ adaptadas a las características específicas del sector del transporte de mercancías por ferrocarril, tal como se establece en el presente capítulo.

5.2. Verdadero servicio de interés económico general

220. Las ayudas deberían concederse respecto de servicios de interés económico general verdaderos y correctamente definidos. Esto significa que los servicios de transporte de mercancías solo pueden tener consideración de servicio de interés económico general cuando el Estado miembro de que se trate determine que existe una necesidad verdadera de tales servicios y que dicha necesidad verdadera no se satisface, o no de manera suficiente, en el mercado.
221. En relación con la definición de un verdadero servicio de interés económico general, el Estado miembro de que se trate debe demostrar que el servicio de transporte de mercancías por ferrocarril presenta características especiales en comparación con las de los servicios comerciales, si tales servicios existen en el mercado. A este respecto, la Comisión ha aclarado que los Estados miembros no pueden vincular obligaciones específicas de servicio público a servicios que ya prestan —o pueden prestar satisfactoriamente— empresas que operan en condiciones normales de mercado y en condiciones tales como el precio, las características de calidad objetivas, la continuidad y el acceso al servicio acordes con el interés público, definido por el Estado ⁽¹⁸²⁾.
222. Los Estados miembros deben probar que el servicio en cuestión redunda en interés de la sociedad en su conjunto ⁽¹⁸³⁾ y que han considerado debidamente las necesidades de servicio público corroborado mediante consulta pública u otros instrumentos adecuados para tomar en cuenta los intereses de usuarios y proveedores ⁽¹⁸⁴⁾. Según los tribunales de la UE, la falta de pruebas, que debe aportar el Estado miembro en cuestión, de que se respetan esos criterios (es decir, el alcance de la obligación de servicio público es necesario y proporcionado a una necesidad verdadera de servicio público) o su incumplimiento, pueden constituir un error manifiesto de apreciación que la Comisión debe tener en cuenta ⁽¹⁸⁵⁾.

⁽¹⁷⁸⁾ Sentencia de 24 de julio de 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415. Véanse los puntos 42 y siguientes de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (nota a pie de página n.º 45).

⁽¹⁷⁹⁾ El artículo 93 del TFUE no contiene un equivalente al artículo 106, apartado 2, segunda frase, del TFUE, en virtud del cual el desarrollo de los intercambios no debe quedar afectado en forma tal que sea contraria al interés de la Unión. Sin embargo, el Tribunal de Justicia ya ha precisado que, al evaluar una medida de ayuda con arreglo al artículo 93 del TFUE, la Comisión debe comprobar que la ayuda no pone en peligro los intereses generales de la UE. Véase la sentencia de 12 de octubre de 1978, *Comisión/Bélgica*, 156/77, citada en la nota a pie de página n.º 39, apartado 10.

⁽¹⁸⁰⁾ Véase la nota a pie de página n.º 80.

⁽¹⁸¹⁾ Véase la nota a pie de página n.º 80.

⁽¹⁸²⁾ Punto 13 del Marco SIEG; véase la nota a pie de página n.º 80.

⁽¹⁸³⁾ Véase la Decisión de la Comisión, de 24 de noviembre de 2023, relativa a la ayuda estatal SA.32953, Italia, Medidas de ayuda estatal en favor de Trenitalia SpA, considerandos 443 a 445 (DO L, 2024/2860, 18.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2860/oj>).

⁽¹⁸⁴⁾ Punto 14 del Marco SIEG; véase la nota a pie de página n.º 80.

⁽¹⁸⁵⁾ Véanse la sentencia de 1 de marzo de 2017, *Francia/Comisión*, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, apartado 105, y la sentencia de 3 de septiembre de 2020, *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland y otros/Comisión Europea*, C-817/18 P, ECLI:EU:C:2020:637, apartado 105.

223. Teniendo en cuenta lo anterior, al comprobar si el alcance de la obligación de servicio público es necesario y proporcionado a una necesidad verdadera de servicio público en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril, la Comisión verificará que la autoridad competente haya evaluado los aspectos siguientes: i) las necesidades de transporte en cuestión, sobre la base del objetivo público perseguido por el Estado miembro de que se trate (es decir, la existencia de una necesidad real de servicio público); ii) en qué medida las fuerzas del mercado podrían satisfacer por sí solas esas necesidades (es decir, la existencia de una deficiencia del mercado); y iii) las medidas alternativas que podrían satisfacer esas mismas necesidades falseando menos la competencia y los intercambios comerciales.
224. Al evaluar la demanda de transporte, las autoridades competentes pueden tener en cuenta no solo la demanda actual de los usuarios, sino también la prevista (en particular cuando esa demanda prevista pueda surgir razonablemente a raíz de la consecución de objetivos estratégicos como el fomento de la conectividad del transporte sostenible o la cohesión social). La evaluación *ex ante* de la demanda de un servicio público de transporte puede llevarse a cabo utilizando distintos métodos, como, por ejemplo, el uso de datos históricos, encuestas representativas o consultas públicas a los usuarios para determinar cuáles son sus expectativas de los servicios públicos.
225. La evaluación de la oferta del mercado debe incluir, por norma general, la consulta a los transportistas acerca de su interés en ofrecer los servicios pertinentes a través de servicios de acceso abierto y la evaluación de los resultados de dicha consulta. Se puede consultar a los operadores del mercado, entre otras cosas, acerca de la naturaleza, el volumen y la frecuencia de los servicios que ya prestan o tienen previsto prestar en la zona geográfica de que se trate, o acerca del nivel de las tarifas que aplican o tienen intención de aplicar. Cuando un operador del mercado preste, prevea prestar o anuncie que va a comenzar a prestar servicios comerciales en un plazo razonablemente corto (por ejemplo, en el sector ferroviario, cuando el operador haya informado al organismo regulador y al administrador de infraestructuras de su intención de empezar a prestar el servicio de conformidad con el artículo 38, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE), las autoridades competentes deben tener en cuenta dichos servicios a la hora de especificar el alcance de las obligaciones de servicio público, a menos que existan razones objetivas para no hacerlo. Para evitar la exclusión de la oferta comercial, los servicios respecto de los que no se ha demostrado ninguna deficiencia del mercado no pueden tener la consideración de obligación de servicio público.
226. Al considerar si las obligaciones de servicio público establecidas en un contrato público de servicios son las que menos falsean la competencia y los intercambios comerciales, la autoridad competente de que se trate debe considerar medidas alternativas que se ajusten al Derecho de la UE. Por ejemplo, si el objetivo principal de interés público perseguido por la medida es reducir el impacto medioambiental del transporte de mercancías (por ejemplo, porque los mercados afectados por la medida recurren a modos de transporte menos sostenibles), la autoridad competente debe explicar por qué el mismo resultado no puede conseguirse con medidas menos falseadoras para la coordinación de los transportes (por ejemplo, en forma de regímenes de ayudas de funcionamiento o a la inversión).

5.3. Necesidad de un acto de atribución que concrete las obligaciones de servicio público y los métodos de cálculo de la compensación

227. La prestación del servicio de interés económico general debería encomendarse a la empresa en cuestión por medio de uno o varios actos cuya forma podrá ser determinada por cada Estado miembro ⁽¹⁸⁶⁾.
228. El acto o actos de atribución deben especificar, en particular: a) el contenido y la duración de las obligaciones de servicio público; b) las empresas y el territorio afectados; c) la naturaleza de cualesquiera derechos exclusivos o especiales atribuidos a las empresas por la autoridad que concede la ayuda; d) la descripción del mecanismo de compensación y los parámetros aplicados al cálculo, control y revisión de la compensación; y e) las modalidades para evitar y recuperar las posibles compensaciones excesivas.

⁽¹⁸⁶⁾ El término «Estado miembro» abarca tanto el Estado central como las autoridades regionales y locales de dicho Estado miembro.

5.4. Duración del período de atribución

229. La duración del período de atribución debe limitarse a quince años. No obstante, si los activos más significativos necesarios para prestar el servicio de interés económico general son material rodante que se ha financiado total o parcialmente con fondos públicos, la duración del período de atribución no debe superar los diez años ⁽¹⁸⁷⁾.

5.5. Cumplimiento de la Directiva 2012/34/UE y de la Directiva sobre transparencia

230. Las ayudas que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril se consideran compatibles con el mercado interior con arreglo al artículo 93 del TFUE únicamente si se ajustan a las disposiciones pertinentes de la Directiva 2012/34/UE y de la Directiva 2006/111/CE de la Comisión («Directiva sobre transparencia») ⁽¹⁸⁸⁾, cuando proceda.

231. Se considera que las ayudas que no se ajustan a las disposiciones pertinentes de dichas Directivas, como se recuerda en el capítulo 6, afectan al desarrollo de los intercambios comerciales en una medida tal que pondría en peligro los intereses generales de la UE.

5.6. Conformidad con las reglas de contratación pública de la UE

232. Las ayudas que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril se consideran compatibles con el mercado interior con arreglo al artículo 93 del TFUE únicamente cuando la autoridad competente, al atribuir la prestación del servicio a la empresa en cuestión mediante contratos públicos de servicios ⁽¹⁸⁹⁾ o contratos de concesión ⁽¹⁹⁰⁾, haya cumplido o se comprometa a cumplir la normativa de contratación pública de la UE aplicable. Esto incluye cualquier requisito de transparencia, igualdad de trato y no discriminación que emane directamente del TFUE y, cuando sea aplicable, del Derecho derivado de la Unión.

233. Se considera que las ayudas que no se ajustan a dichas normas y obligaciones afectan al desarrollo de los intercambios comerciales en una medida tal que pondría en peligro los intereses generales de la UE.

5.7. Ausencia de discriminación

234. Cuando una autoridad asigne la prestación del mismo servicio de interés económico general a varias empresas, la compensación deberá calcularse en función del mismo método con respecto a cada empresa.

⁽¹⁸⁷⁾ Al final del período de atribución, el transportista puede transmitir dicho material rodante al transportista entrante o a la autoridad competente, siempre que la enajenación se realice a precio de mercado y tenga en cuenta la financiación pública recibida para la adquisición del material rodante (véase el punto 238).

⁽¹⁸⁸⁾ Directiva 2006/111/CE de la Comisión, de 16 de noviembre de 2006, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas (DO L 318 de 17.11.2006, p. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/2025-08-10>).

⁽¹⁸⁹⁾ El artículo 2, puntos 1, 2 y 5, de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/25/2024-01-01>) define los «contratos de servicios» como contratos a título oneroso celebrados por escrito entre una o varias de las entidades adjudicadoras que lleven a cabo las actividades contempladas en los artículos 8 a 14 de la Directiva y uno o varios operadores económicos cuyo objeto sea la prestación de servicios. Cuando estos contratos impliquen a «poderes adjudicadores» en el sentido del artículo 2, apartado 1, punto 1, de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública, (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj>), que no ejerzan las actividades contempladas en los artículos 8 a 14 de la Directiva 2014/25/UE, se consideran «contratos públicos de servicios» en el sentido del artículo 2, apartado 1, puntos 6 y 9, de la Directiva 2014/24/UE.

⁽¹⁹⁰⁾ El artículo 5, punto 1, letra b), de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión (DO L 94 de 28.3.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/2024-01-01>) define la «concesión de servicios» como «un contrato a título oneroso celebrado por escrito, en virtud del cual uno o más poderes o entidades adjudicadoras confían la prestación y la gestión de servicios distintos de la ejecución de las obras contempladas en la letra a) a uno o más operadores económicos, cuya contrapartida es bien el derecho a explotar los servicios objeto del contrato únicamente, o este mismo derecho en conjunción con un pago».

5.8. Importe de la compensación

235. El importe de la compensación no debe superar lo necesario para cubrir el coste neto de la ejecución de las obligaciones de servicio público, incluido un beneficio razonable.
236. A este respecto, la Comisión aplicará los criterios fijados en los apartados 21 a 50 del Marco sobre los servicios de interés económico general ⁽¹⁹¹⁾, sin perjuicio de las siguientes aclaraciones.
237. En primer lugar, el coste neto necesario o que se espera que sea necesario para cumplir las obligaciones de servicio público puede determinarse, bien con arreglo al método del coste evitado neto, tal como se describe en los puntos 25 a 27 del Marco sobre los servicios de interés económico general ⁽¹⁹²⁾, bien con arreglo al método basado en la asignación de costes, tal como se describe en los puntos 28 a 31 de dicho Marco ⁽¹⁹³⁾.
238. En segundo lugar, por lo que se refiere a la compra de material rodante utilizado para la prestación de servicios públicos, los Estados miembros deben garantizar que se cumplan las siguientes condiciones:
- las ayudas estatales ya recibidas y aprobadas, en particular con arreglo a las presentes directrices (sección 4.2.2.3) en relación con el material rodante que se utilizará para la prestación de servicios públicos, se tienen en cuenta en el cálculo de la compensación por servicio público;
 - si el material rodante utilizado para la prestación de servicios públicos se transmite al transportista entrante o a la autoridad competente al final del contrato, la enajenación debe efectuarse a precio de mercado y se debe tener en cuenta la financiación pública recibida por el transportista saliente para la adquisición de dicho material rodante.
239. En términos más generales, como se aclara en el punto 46, las empresas que presten servicios de transporte a las que se haya confiado mediante contrato la prestación de un servicio público también pueden beneficiarse de las ayudas concedidas al amparo del Reglamento de exención por categorías para el transporte, o de las presentes directrices, siempre que se cumplan las normas sobre acumulación ⁽¹⁹⁴⁾ y se evite una compensación excesiva.

5.9. Requisitos adicionales que pueden ser necesarios para garantizar que las ayudas no pongan en peligro los intereses generales de la UE

240. La Comisión podrá imponer condiciones o exigir compromisos a los Estados miembros en circunstancias excepcionales en las que los requisitos expuestos anteriormente no sean suficientes para subsanar falseamientos graves de la competencia en el mercado interior y las ayudas puedan afectar a los intercambios comerciales de manera que pongan en peligro los intereses generales de la UE. A tal fin, la Comisión aplicará los criterios fijados en los apartados 51 a 59 del Marco sobre los servicios de interés económico general ⁽¹⁹⁵⁾, con los ajustes necesarios.
241. La Comisión observa que las deficiencias del mercado detectadas por los Estados miembros (por ejemplo, en el envío de mercancías en vagones individuales) pueden tener una dimensión local o regional. Por lo tanto, evaluará minuciosamente si el ámbito geográfico de los contratos públicos de servicios está debidamente justificado. A este respecto, la Comisión no considera, en principio, que un contrato público de servicios que abarque la totalidad del territorio o de la red ferroviaria de un Estado miembro sea una forma proporcionada de subsanar una posible deficiencia del mercado, habida cuenta del posible falseamiento de la competencia que puede derivarse de la adjudicación de tal contrato.

⁽¹⁹¹⁾ Véase la nota a pie de página n.º 80.

⁽¹⁹²⁾ Véase la nota a pie de página n.º 80.

⁽¹⁹³⁾ Véase la nota a pie de página n.º 80.

⁽¹⁹⁴⁾ Véanse el artículo 8 del Reglamento de exención por categorías para el transporte y la sección 4.1.3 de las presentes directrices.

⁽¹⁹⁵⁾ Véase la nota a pie de página n.º 80.

5.10. **Transparencia**

242. Respecto de la compensación por servicio de interés económico general incluido en el ámbito de aplicación de las presentes directrices, el Estado miembro de que se trate debe publicar la siguiente información en internet o mediante otro medio adecuado: a) los resultados de la consulta pública o de otros instrumentos adecuados contemplados en el punto 222; b) el contenido y la duración de las obligaciones de servicio público; c) la empresa y, si procede, el territorio afectado; y d) el importe de la ayuda concedida a la empresa anualmente.

5.11. **Condiciones y obligaciones impuestas en las decisiones de la Comisión**

243. Según el artículo 9, apartado 4, del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo ⁽¹⁹⁶⁾, la Comisión puede disponer que su decisión positiva vaya acompañada de condiciones para que la ayuda pueda considerarse compatible con el mercado interior y establecer obligaciones que le permitan controlar la observancia de dicha decisión. Tales condiciones y obligaciones pueden ser necesarias para garantizar que la ayuda concedida a las empresas no dé lugar a falseamientos indebidos de la competencia y de los intercambios comerciales en el mercado interior. En este contexto, dependiendo de la situación concreta de cada servicio de interés económico general, puede ser necesario imponer obligaciones como la de presentar informes periódicos.

6. FLUJOS FINANCIEROS EN LAS EMPRESAS FERROVIARIAS INTEGRADAS VERTICALMENTE

244. La adopción de los sucesivos paquetes ferroviarios mencionados en el punto 2 de las presentes directrices ha dado lugar a la apertura gradual a la competencia de todas las operaciones de transporte ferroviario. Este proceso ha colocado a las empresas ferroviarias integradas verticalmente en una posición en la que algunas de sus actividades (en particular, la administración de la infraestructura ferroviaria) pueden seguir beneficiándose de algunos derechos exclusivos o especiales en determinadas condiciones, mientras que las actividades de transporte ferroviario de mercancías y pasajeros se desarrollan en un mercado de libre competencia en las condiciones establecidas en la Directiva 2012/34/UE y en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 ⁽¹⁹⁷⁾.
245. Como se establece en el punto 3 de las presentes directrices, es fundamental que el marco jurídico que rige las transacciones financieras de las empresas públicas e integradas verticalmente en el sector ferroviario se cumpla y controle adecuadamente. El cumplimiento de las reglas aplicables en materia de transparencia financiera: i) garantiza que las ayudas concedidas con arreglo a las presentes directrices no se desvíen a actividades distintas de aquellas para las que se autorizan las ayudas; y ii) mitiga el riesgo de que los ingresos procedentes de instrumentos financieros basados en el mercado (como los bonos) utilizados por empresas integradas verticalmente para financiar sus operaciones, inversiones y el mantenimiento y desarrollo de la infraestructura ferroviaria se utilicen para la refinanciación intragrupo en detrimento de los nuevos entrantes y, en última instancia, de la competencia.
246. En el presente capítulo se recuerdan los principios que rigen las transacciones financieras de las empresas ferroviarias públicas e integradas verticalmente. El cumplimiento de estos principios es importante no solo para garantizar que las ayudas que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril sean compatibles con el mercado interior (véase la sección 5.5). El cumplimiento de los principios también es importante, de manera más general, para garantizar que los costes e ingresos se asignen correctamente a las diferentes actividades de las empresas públicas e integradas verticalmente, de modo que se eviten las subvenciones cruzadas.

⁽¹⁹⁶⁾ Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

⁽¹⁹⁷⁾ Véase la nota a pie de página n.º 40.

247. Las transacciones financieras de las empresas públicas e integradas verticalmente se rigen por la Directiva sobre transparencia. Dicha Directiva se refiere a las empresas públicas ⁽¹⁹⁸⁾ y empresas obligadas a llevar cuentas separadas, especialmente las empresas a las que se ha confiado la prestación de un servicio público ⁽¹⁹⁹⁾. Según el artículo 1, apartado 2, y el artículo 4, apartado 1, de la Directiva, los Estados miembros deben garantizar que: i) las empresas incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva lleven cuentas separadas para las diferentes actividades; ii) esas cuentas indiquen claramente los costes e ingresos asociados a las diferentes actividades; y iii) proporcionen información detallada sobre el método por el que los costes e ingresos se asignan o distribuyen a las diferentes actividades.
248. En el sector ferroviario, la obligación anterior se ha aclarado y detallado en la Directiva 2012/34/UE, que es de aplicación a la administración de la infraestructura ferroviaria y a las actividades de transporte ferroviario de las empresas ferroviarias.
249. En virtud del artículo 6 de la Directiva 2012/34/UE, la separación contable es obligatoria entre: i) la prestación de servicios de transporte y la actividad relacionada con la administración de la infraestructura ferroviaria; ii) los servicios de transporte de pasajeros y de mercancías; y iii) los servicios públicos y las actividades comerciales. Además, en términos de transparencia financiera, el artículo 7 *quinquies*, de la Directiva establece expresamente que:
- a) «[I]os préstamos entre entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente solo se concederán, desembolsarán y reembolsarán a los tipos y condiciones de mercado que reflejen el perfil de riesgo individual de la entidad en cuestión» ⁽²⁰⁰⁾;
 - b) «[I]as deudas atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias se separarán claramente de las atribuidas a las otras entidades jurídicas de las empresas integradas verticalmente. Estas deudas se reembolsarán por separado [...]» ⁽²⁰¹⁾. y
 - c) «[d]entro de las empresas integradas verticalmente, el administrador de infraestructuras ferroviarias mantendrá registros detallados de cualquier relación comercial o financiera con las otras entidades jurídicas dentro de dicha empresa» ⁽²⁰²⁾. La competencia para verificar el cumplimiento de estas disposiciones corresponde principalmente a los organismos reguladores nacionales ⁽²⁰³⁾.
250. Por lo que se refiere a la financiación del administrador de infraestructuras, en virtud del artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE, el administrador de infraestructuras debe adoptar un programa de actividad que incluya planes de inversión y financiación. Dicho programa debe ir orientado a garantizar un uso, suministro y desarrollo óptimos y eficientes de la infraestructura, asegurando al mismo tiempo el equilibrio financiero, y prever los medios necesarios para lograr tales objetivos ⁽²⁰⁴⁾.

⁽¹⁹⁸⁾ Definición del artículo 2, letra b), de la Directiva sobre transparencia: «cualquier empresa en la que los poderes públicos puedan ejercer, directa o indirectamente, una influencia dominante en razón de la propiedad, de la participación financiera o de las normas que la rigen. Se presumirá que hay influencia dominante cuando, en relación con una empresa, el Estado u otras administraciones territoriales, directa o indirectamente: i) posean la mayoría del capital suscrito de la empresa, o ii) dispongan de la mayoría de los votos correspondientes a las participaciones emitidas por la empresa, o iii) puedan designar a más de la mitad de los miembros del órgano de administración, de dirección o de vigilancia de la empresa».

⁽¹⁹⁹⁾ Definición del artículo 2, letra d), de la Directiva sobre transparencia: «cualquier empresa a la que un Estado miembro haya concedido derechos especiales o exclusivos con arreglo al artículo [106, apartado 1], del TFUE, o a la que se haya confiado la gestión de un servicio de interés económico general con arreglo al artículo [106, apartado 2], del TFUE, que reciba cualquier tipo de compensación por servicio público en relación con tal servicio y que realice otras actividades».

⁽²⁰⁰⁾ Artículo 7 *quinquies*, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE.

⁽²⁰¹⁾ Artículo 7, *quinquies*, apartado 7, de la Directiva 2012/34/UE.

⁽²⁰²⁾ Artículo 7 *quinquies*, apartado 9, de la Directiva 2012/34/UE.

⁽²⁰³⁾ Con arreglo al artículo 56, apartado 12, de la Directiva 2012/34/UE, el organismo regulador nacional está facultado para llevar a cabo auditorías o iniciar auditorías externas de los administradores de infraestructuras, los explotadores de instalaciones de servicio y, en su caso, empresas ferroviarias, con el fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones de contabilidad separada contempladas en el artículo 6 de la Directiva y las disposiciones sobre transparencia financiera establecidas en el artículo 7 *quinquies* de la Directiva. En el caso de las empresas integradas verticalmente, esas facultades se extienden a todas las personas jurídicas.

⁽²⁰⁴⁾ Artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE.

7. PLAN DE EVALUACIÓN EX POST

251. A modo de garantía adicional para limitar los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales, la Comisión puede solicitar que los regímenes a que se refiere el punto 252 estén sujetos a una evaluación *ex post*. De este modo se comprobará: a) la efectividad de la medida de ayuda teniendo en cuenta sus objetivos previamente definidos; b) el efecto de la medida de ayuda sobre la competencia y los intercambios comerciales; y c) si a lo largo de la duración del régimen de ayudas no se manifiestan efectos falseadores que sean contrarios a los intereses de la UE.
252. Debe realizarse una evaluación *ex post* respecto de los regímenes en los que el riesgo de falseamiento de la competencia y de los intercambios comerciales sea particularmente elevado, es decir, que puedan amenazar con restringir o falsear la competencia significativamente si su aplicación no se revisa a su debido tiempo. Este es el caso, por ejemplo, de los nuevos regímenes con grandes presupuestos o cuando se prevean cambios importantes en el mercado, en la tecnología o en la normativa. En cualquier caso, la evaluación *ex post* es necesaria respecto de los regímenes con un presupuesto de ayuda estatal o un gasto contabilizado superior a 150 millones EUR en un año determinado o a 750 millones EUR a lo largo de su duración total. La duración total de los regímenes abarca la duración combinada del régimen y otros regímenes predecesores que abarquen un objetivo y una zona geográfica similares, a partir de la publicación de las presentes directrices. Habida cuenta de los objetivos de la evaluación, y con el fin de no imponer una carga desproporcionada a los Estados miembros, las evaluaciones *ex post* son necesarias únicamente para los regímenes de ayudas cuya duración total sea superior a tres años, a partir de la publicación de las presentes directrices.
253. El requisito de evaluación *ex post* puede no aplicarse a los regímenes de ayudas que sean sucesores inmediatos de regímenes que abarquen un objetivo y una zona geográfica similares y que hayan sido objeto de evaluación, hayan presentado un informe de evaluación final con arreglo al plan de evaluación aprobado por la Comisión y no hayan arrojado resultados negativos. Todo régimen cuyo informe de evaluación final no se ajuste al plan de evaluación aprobado debe suspenderse con efecto inmediato.
254. En el caso de los regímenes de ayudas sujetos al requisito de evaluación mencionado en el punto 252, los Estados miembros deben notificar el proyecto de plan de evaluación, que formará parte de la evaluación del régimen por parte de la Comisión. El plan de evaluación debe notificarse:
- junto con el régimen de ayudas, si el presupuesto de ayuda estatal del régimen supera los 150 millones EUR en un año determinado o 750 millones EUR a lo largo de toda su duración;
 - en un plazo de treinta días hábiles a partir de cualquier cambio importante que aumente el presupuesto del régimen a más de 150 millones EUR en un año determinado o 750 millones EUR a lo largo de toda su duración;
 - en el caso de los regímenes no contemplados en las letras a) o b), en un plazo de treinta días hábiles a partir del registro en la contabilidad oficial de gastos superiores a 150 millones EUR en cualquier año.
255. El proyecto de plan de evaluación debe ajustarse a los principios metodológicos comunes establecidos por la Comisión ⁽²⁰⁵⁾. Los Estados miembros deben publicar el plan de evaluación aprobado por la Comisión.
256. La evaluación *ex post* debe ser efectuada por un experto independiente de la autoridad que concede la ayuda basándose en el plan de evaluación. Para cada evaluación deben realizarse al menos un informe de evaluación intermedio y otro final. Los Estados miembros deben publicar ambos informes.
257. El informe final de evaluación debe presentarse a la Comisión para que esta estudie la posible prórroga del régimen de ayudas a su debido tiempo y, a más tardar, nueve meses antes de que finalice el régimen. Este plazo se podrá acortar en el caso de los regímenes que activen el requisito de evaluación en sus dos últimos años de aplicación. El ámbito y las modalidades exactos de cada evaluación se indicarán en la decisión de la Comisión por la que se apruebe el plan de evaluación. La notificación de toda medida de ayuda posterior con un objetivo similar debe describir de qué manera se han tenido en cuenta los resultados de la evaluación.

⁽²⁰⁵⁾ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, «Common methodology for State aid evaluation» (Metodología común para la evaluación de las ayudas estatales), 28 de mayo de 2014 SWD(2014) 179 final, o cualquiera de sus sucesores.

8. PRESENTACIÓN DE INFORMES Y SEGUIMIENTO

258. En virtud del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo ⁽²⁰⁶⁾ y el Reglamento (CE) n.º 794/2004 de la Comisión ⁽²⁰⁷⁾, los Estados miembros deben presentar a la Comisión informes anuales sobre cada medida de ayuda aprobada con arreglo a las presentes directrices.
259. Los Estados miembros deben llevar un registro detallado de todas las medidas de ayuda. Dichos registros deben contener toda la información necesaria para determinar que se han cumplido las condiciones de compatibilidad de las presentes directrices. Los Estados miembros deben conservar esos registros durante un plazo de diez años desde la fecha de concesión de la ayuda y proporcionársela a la Comisión cuando esta la solicite.
260. Además, por lo que se refiere a las ayudas que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público a que se refiere el capítulo 5, la Comisión aplicará también el capítulo 3 del Marco sobre los servicios de interés económico general ⁽²⁰⁸⁾ con los ajustes necesarios (excepto el punto 62, última frase, y el punto 65).

9. APLICABILIDAD

261. Las presentes directrices sustituyen a las Directrices de 2008 ⁽²⁰⁹⁾.
262. La Comisión aplicará las presentes directrices a las ayudas notificadas sobre las que deba adoptar una decisión después de la fecha de publicación de las presentes directrices en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, incluso cuando la ayuda haya sido notificada antes de esa fecha.
263. Con arreglo a la Comunicación de la Comisión sobre la determinación de las normas aplicables a la evaluación de las ayudas estatales ilegales ⁽²¹⁰⁾, la Comisión aplicará la normativa en vigor en el momento en que se concedió la ayuda ilegal. La Comisión aplicará las presentes directrices, consecuentemente, en el caso de ayudas ilegales concedidas después de su fecha de publicación.
264. La Comisión propone a los Estados miembros las siguientes medidas apropiadas en virtud del artículo 108, apartado 1, del TFUE:
- que los Estados miembros modifiquen, en caso necesario, los regímenes de ayudas existentes autorizados con arreglo a las Directrices de 2008 o directamente con arreglo al artículo 93 del TFUE, a fin de adaptarlos a las presentes Directrices a más tardar el 1 de marzo de 2027;
 - que los Estados miembros manifiesten su aprobación incondicional expresa a las medidas apropiadas propuestas en el punto 264, letra a), en un plazo de dos meses a partir de la fecha de publicación de las presentes directrices en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. De no haber respuesta, la Comisión entenderá que el Estado miembro en cuestión no está de acuerdo con las medidas propuestas.

10. REVISIÓN

265. La Comisión podrá decidir en todo momento revisar o modificar las presentes directrices cuando así lo aconsejen motivos de la política de competencia, para tener en cuenta otras políticas de la UE o los compromisos internacionales o por cualquier otra razón justificada.

⁽²⁰⁶⁾ Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

⁽²⁰⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 794/2004 de la Comisión, de 21 de abril de 2004, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 140 de 30.4.2004, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

⁽²⁰⁸⁾ Véase la nota a pie de página n.º 80.

⁽²⁰⁹⁾ Véase la nota a pie de página n.º 47.

⁽²¹⁰⁾ DO C 119 de 22.5.2002, p. 22.

ANEXO I

Ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes: medidas amparadas por el Reglamento de exención por categorías para el transporte y medidas que deben notificarse con arreglo a las presentes directrices

Objetivo principal	Reglamento de exención por categorías para el transporte		Directrices	
	Medida	Intensidad permitida	Medida	Intensidad permitida
Ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte	Regímenes de ayudas	60 % de los costes subvencionables	Ayuda <i>ad hoc</i> Regímenes de ayudas con intensidades superiores a las autorizadas en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte Regímenes de ayudas que no utilizan la metodología del Manual de la Comisión	90 % de los costes subvencionables
Ayudas de funcionamiento para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales	Regímenes de ayudas Importe de la ayuda individual concedida en virtud de un régimen por proyectos < 15 millones EUR	80 % de los costes subvencionables en el primer año de funcionamiento, 70 % en el segundo año, 60 % en el tercer año, 50 % en el cuarto año y 40 % en el quinto año	Ayuda <i>ad hoc</i> Importe de la ayuda individual concedida en virtud de un régimen por proyectos ≥ 15 millones EUR	80 % de los costes subvencionables en el primer año de funcionamiento, 70 % en el segundo año, 60 % en el tercer año, 50 % en el cuarto año y 40 % en el quinto año
Ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de instalaciones de servicio ferroviario o instalaciones de vía navegable	Regímenes de ayudas Importe de la ayuda individual concedida en virtud de un régimen por proyectos < 30 millones EUR Ayudas <i>ad hoc</i> a terminales de transporte de mercancías por ferrocarril o vía navegable < 10 millones EUR	50 % de los costes subvencionables [60 % de los costes subvencionables para proyectos situados en la red RTE-T] si la ayuda < 5 millones EUR por proyecto 50 % de los costes subvencionables [60 % de los costes subvencionables para proyectos situados en la red RTE-T], pero sin superar la diferencia entre los costes subvencionables y la suma del beneficio de explotación actualizado de la inversión a lo largo de su ciclo y su valor terminal actualizado, si la ayuda es ≥ 5 millones EUR por proyecto	Ayudas <i>ad hoc</i> a instalaciones de transporte unimodal o multimodal por ferrocarril o vía navegable Ayudas <i>ad hoc</i> a terminales de transporte de mercancías por ferrocarril o vía navegable ≥ 10 millones EUR Importe de la ayuda individual concedida en virtud de un régimen por proyectos ≥ 30 millones EUR Regímenes de ayudas con intensidades superiores a las autorizadas en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte	Déficit de financiación limitado al 100 % de los costes subvencionables Sin umbral si la ayuda <i>ad hoc</i> se concede mediante un procedimiento de licitación

Objetivo principal	Reglamento de exención por categorías para el transporte		Directrices	
	Medida	Intensidad permitida	Medida	Intensidad permitida
Ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados	Regímenes de ayudas Importe de la ayuda individual concedida en virtud de un régimen por proyectos < 4 millones EUR	50 % de los costes subvencionables si la ayuda es < 2,5 millones EUR por proyecto 50 % de los costes subvencionables, pero sin superar la diferencia entre los costes subvencionables y la suma del beneficio de explotación actualizado de la inversión a lo largo de su ciclo y su valor terminal actualizado, si la ayuda es ≥ 2,5 millones EUR por proyecto	Ayuda <i>ad hoc</i> Importe de la ayuda individual concedida en virtud de un régimen por proyectos ≥ 4 millones EUR Regímenes de ayudas con intensidades superiores a las autorizadas en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte	Déficit de financiación limitado al 100 % de los costes subvencionables
Ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable	Regímenes de ayudas	Importe nominal del préstamo subyacente ≤ costes subvencionables. Cobertura de la garantía ≤ 80 % del préstamo subyacente	Ayuda <i>ad hoc</i> Regímenes de ayudas con intensidades superiores a las autorizadas en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte	Importe nominal del préstamo subyacente ≤ costes subvencionables Cobertura de la garantía ≤ 90 % del préstamo subyacente
Ayudas a la inversión para la adquisición de unidades de carga intermodal y grúas de a bordo de buques	Regímenes de ayudas	40 % de los costes subvencionables (en el caso de las unidades de carga intermodal) 20 % de los costes subvencionables (en el caso de las grúas de a bordo de buques)	n.a.	
Ayudas a la inversión en la interoperabilidad	Regímenes de ayudas	50 % de los costes subvencionables 90 % de los costes subvencionables (para el ERTMS — con excepción de los equipos GSM-R utilizados de forma independiente— y DAC)	Ayuda <i>ad hoc</i> Regímenes de ayudas con intensidades superiores a las autorizadas en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte o para inversiones no incluidas en la lista amparada por el Reglamento de exención por categorías para el transporte	50 % de los costes subvencionables 90 % de los costes subvencionables (para el ERTMS — con excepción de los equipos GSM-R utilizados de forma independiente— y DAC) Déficit de financiación limitado al 100 % de los costes subvencionables Sin umbral si la ayuda se concede mediante un procedimiento de licitación

Objetivo principal	Reglamento de exención por categorías para el transporte		Directrices	
	Medida	Intensidad permitida	Medida	Intensidad permitida
Ayudas a la inversión para la adaptación técnica y la modernización de los vehículos y el equipo para el transporte multimodal sostenible	Regímenes de ayudas	30 % de los costes subvencionables	Ayuda <i>ad hoc</i> Regímenes de ayudas con intensidades superiores a las autorizadas en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte o para inversiones no incluidas en la lista amparada por el Reglamento de exención por categorías para el transporte	30 % de los costes subvencionables <i>Déficit de financiación limitado al 100 % de los costes subvencionables</i> <i>Sin umbral si la ayuda se concede mediante un procedimiento de licitación</i>

ANEXO II

Información a que se refiere el punto 82, letra b)

La información sobre las adjudicaciones individuales a que se refiere el punto 82, letra b), de las presentes directrices debe incluir lo siguiente:

- a) identidad del beneficiario de la ayuda individual ⁽¹⁾:
 - nombre y apellidos,
 - identificador del beneficiario de la ayuda;
- b) tipo de beneficiario de la ayuda en el momento de la solicitud:
 - pyme,
 - pequeña empresa de mediana capitalización,
 - gran empresa;
- c) región en la que está establecido el beneficiario de la ayuda (a nivel NUTS 2 o inferior);
- d) principal sector o actividad del beneficiario de la ayuda en cuestión, identificado por el grupo de la NACE (código numérico de tres dígitos) ⁽²⁾;
- e) elemento de ayuda, expresado en valores enteros en moneda nacional;
- f) cuando sea diferente del elemento de ayuda, el importe nominal de la ayuda, expresado en valores enteros en moneda nacional ⁽³⁾;
- g) instrumento de ayuda ⁽⁴⁾:
 - subvención, bonificación de intereses, condonación de deuda,
 - préstamo, anticipos reembolsables, subvención reembolsable,
 - garantía,
 - ventaja fiscal o exención fiscal,
 - financiación de riesgo,
 - otro (especifíquese);
- h) fecha de concesión y fecha de publicación;
- i) objetivo de la ayuda;

⁽¹⁾ Excepto los secretos comerciales y otra información confidencial en casos debidamente justificados y supeditados a la aprobación de la Comisión [Comunicación de la Comisión C(2003) 4582, de 1 de diciembre de 2003, relativa al secreto profesional en las decisiones sobre ayuda estatal (DO C 297 de 9.12.2003, p. 6)].

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 1893/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, por el que se establece la nomenclatura estadística de actividades económicas NACE Revisión 2 y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3037/90 del Consejo y determinados Reglamentos de la CE sobre aspectos estadísticos específicos (DO L 393 de 30.12.2006, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj>).

⁽³⁾ Equivalente de subvención bruto o, en su caso, importe de la inversión. Para las ayudas de funcionamiento, puede proporcionarse el importe anual de la ayuda por beneficiario de la ayuda. En el caso de los regímenes fiscales, este importe puede facilitarse según los tramos establecidos en el punto 84 de las presentes directrices. El importe que debe publicarse es la ventaja fiscal máxima autorizada y no el importe deducido cada año (es decir, en el contexto de un crédito fiscal, se debe publicar el crédito fiscal autorizado y no el importe real, que puede depender del beneficio imponible y variar cada año).

⁽⁴⁾ Si la ayuda se concede a través de múltiples instrumentos, el importe de la misma se debe indicar por instrumento.

- j) identidad de la autoridad o autoridades que conceden la ayuda;
 - k) en su caso, nombre de la entidad encargada y nombres de los intermediarios financieros seleccionados;
 - l) referencia de la medida de ayuda ⁽³⁾.
- _____

⁽³⁾ Conforme a lo dispuesto por la Comisión con arreglo al procedimiento de notificación mencionado en el capítulo 3 de las presentes directrices.