



2026/562

30.3.2026

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 108, apartado 4,

Visto el 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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 1,

Previa publicación de un proyecto del presente Reglamento de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (UE) 2022/2586,

Previa consulta al Comité Consultivo sobre Ayudas Estatales,

Considerando lo siguiente:

- (1) La financiación estatal que cumple los criterios del artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «el TFUE») constituye ayuda estatal y debe notificarse a la Comisión en virtud del artículo 108, apartado 3, del TFUE. No obstante, de conformidad con el artículo 109 del TFUE, el Consejo puede determinar las categorías de ayudas que quedan exentas de esta obligación de notificación. De conformidad con el artículo 108, apartado 4, del TFUE, la Comisión podrá adoptar reglamentos relativos a esas categorías de ayudas estatales.
- (2) El Reglamento (UE) 2022/2586 faculta a la Comisión para declarar que las ayudas para la coordinación de los transportes a que se refiere el artículo 93 del TFUE pueden, en determinadas condiciones, quedar exentas de la obligación de notificación.
- (3) De conformidad con el artículo 93 del TFUE, se consideran compatibles con los Tratados las ayudas en el sector del transporte terrestre que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público.
- (4) Para lograr los objetivos de neutralidad climática de la Unión fijados en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, ⁽²⁾, es necesaria una transformación ecológica y digital radical del transporte en la Unión. En el marco de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de la Comisión de 2020 ⁽³⁾, la Unión pidió a los Estados miembros que tomaran medidas para que todos los modos de transporte fueran más sostenibles y para fomentar la transición hacia modos de transporte más sostenibles.
- (5) El artículo 11 del TFUE subraya el compromiso de la Unión con la sostenibilidad y la protección del medio ambiente, haciendo hincapié en la integración de las exigencias de protección del medio ambiente en la definición y en la realización de sus políticas y acciones.

⁽¹⁾ DO L 338 de 30.12.2022, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

⁽²⁾ 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 (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽³⁾ 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].

- (6) Según la experiencia de la Comisión con la aplicación del artículo 93 del TFUE, se considera que determinadas categorías de ayudas estatales que responden a las necesidades de coordinación de los transportes no dan lugar a ningún falseamiento significativo de la competencia y de los intercambios comerciales entre los Estados miembros, siempre que cumplan determinados criterios claros de compatibilidad, fijados sobre la base de la amplia práctica decisoria de la Comisión en este ámbito.
- (7) El presente Reglamento se aplica a las medidas de ayuda estatal de funcionamiento e inversión concedidas en los sectores del transporte terrestre sostenible.
- (8) Las ayudas que reúnan todas las condiciones establecidas en el presente Reglamento, tanto generales como específicas de la categoría de ayudas pertinente, deben quedar exentas de la obligación de notificación prevista en el artículo 108, apartado 3, del TFUE.
- (9) Las ayudas estatales a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, no contempladas en el presente Reglamento, continúan sujetas a la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE. El presente Reglamento no afecta a la opción de que disponen los Estados miembros de notificar las ayudas que tengan objetivos que correspondan a objetivos en él previstos.
- (10) El presente Reglamento debe aplicarse únicamente a las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes. Por el contrario, las ayudas que respondan a la ejecución de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector del transporte terrestre deben seguir rigiéndose por el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, o, cuando no cumplan las condiciones establecidas en dicho Reglamento, deben notificarse a la Comisión. Las empresas que presten servicios de transporte a las que se haya confiado mediante contrato la prestación de un servicio público deben poder beneficiarse de las ayudas concedidas al amparo del presente Reglamento, siempre que se cumpla, en particular, lo dispuesto en el artículo 8 y se evite una compensación excesiva.
- (11) El presente Reglamento debe posibilitar una mayor simplificación en consonancia con los objetivos de la Comisión ⁽⁵⁾ y mejorar la transparencia, así como la evaluación efectiva y el control del cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales por parte de los Estados miembros y de la Unión, preservando al mismo tiempo las competencias institucionales de la Comisión y de los Estados miembros. Esto está en consonancia con la Comunicación de la Comisión titulada «Modernización de las ayudas estatales en la UE» ⁽⁶⁾ y con los resultados del control de adecuación llevado a cabo por la Comisión en 2020 ⁽⁷⁾, en el que se destaca la necesidad de reducir la carga administrativa y garantizar la eficiencia del gasto público.
- (12) Las condiciones generales de aplicación del presente Reglamento se fundamentan en un conjunto de principios comunes que garantizan que las ayudas: i) contribuyan a la coordinación de los transportes; ii) tengan un efecto incentivador claro; iii) sean necesarias, apropiadas y proporcionadas; iv) se concedan con plena transparencia y estén sujetas a un mecanismo de control y a una evaluación periódica; y v) no afecten ni a la competencia ni a los intercambios comerciales de forma que pongan en peligro los intereses generales de la Unión.
- (13) Para garantizar que las ayudas son necesarias y sirven de incentivo para desarrollar determinadas actividades o proyectos, el presente Reglamento no debe aplicarse a aquellas ayudas destinadas a actividades o proyectos que el beneficiario llevaría a cabo de todas formas, incluso en ausencia de las ayudas. Las ayudas solo deben quedar exentas de notificación en virtud del presente Reglamento si el trabajo en el proyecto o actividad subvencionados empieza después de que el beneficiario haya presentado por escrito una solicitud de ayuda. 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.

⁽⁴⁾ 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/oj>).

⁽⁵⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Una Europa más sencilla y rápida: Comunicación sobre la aplicación y la simplificación» [COM(2025) 47 final].

⁽⁶⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Modernización de las ayudas estatales en la UE» [COM(2012) 209 final].

⁽⁷⁾ 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] [SWD(2020) 257 final].

- (14) En cuanto a las ayudas a la inversión *ad hoc* amparadas por el presente Reglamento, concedidas a beneficiarios que sean grandes empresas, el Estado miembro debe velar por que, además de cumplirse las condiciones relativas al efecto incentivador aplicables a los beneficiarios que sean pequeñas y medianas empresas (pymes), el beneficiario haya analizado, según conste en su documentación interna justificativa, la viabilidad de la inversión con y sin ayudas. En tales casos, el Estado miembro debe verificar que dicha documentación confirma que la ayuda dará lugar a un aumento sustancial del alcance de la inversión en cuestión, a un aumento sustancial del importe total desembolsado por el beneficiario en dicha inversión o a una aceleración sustancial del ritmo de finalización de la inversión.
- (15) Los regímenes de ayudas automáticos en forma de ventajas fiscales deben estar sujetos a una condición específica en cuanto al efecto incentivador, dado que las ayudas resultantes de estos regímenes de ayudas se conceden automáticamente. Esta condición específica conlleva que dichos regímenes de ayudas solo deben prestar apoyo a proyectos o actividades en los que el trabajo comience después de la entrada en vigor de dichos regímenes. Sin embargo, esta condición no debe aplicarse a los regímenes de ayudas sucesores, siempre que la actividad ya estuviera cubierta por los regímenes predecesores en forma de ventajas fiscales. Al evaluar el efecto incentivador de regímenes de ayudas sucesores, el momento crucial que debe considerarse es aquel en que la medida tributaria se haya establecido por primera vez en el régimen original.
- (16) Debe considerarse que las ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte que cumplan las condiciones del presente Reglamento tienen un efecto incentivador si la ayuda se traslada a los usuarios y, por tanto, aumenta la demanda de servicios de transporte sostenibles y se fomenta la transferencia modal. La publicidad tiene por objeto aumentar la concienciación sobre las medidas de que se dispone para reducir la brecha de competitividad entre los modos de transporte terrestre sostenible y el transporte exclusivamente por carretera u otros modos de transporte competidores menos sostenibles. Por tanto, se considera que la publicidad garantiza que la ayuda se traslade al precio que tienen que pagar los usuarios.
- (17) En aras de la transparencia, la igualdad de trato y la eficacia del seguimiento, el presente Reglamento solo debe aplicarse a las ayudas cuyo equivalente de subvención bruto pueda calcularse previamente con precisión sin necesidad de efectuar una evaluación del riesgo (en lo sucesivo, «ayudas transparentes»). Con respecto a determinados instrumentos de ayuda, como préstamos, garantías, medidas tributarias y, en particular, anticipos reembolsables, el presente Reglamento debe definir en qué condiciones pueden considerarse transparentes. Las ayudas consistentes en garantías deben considerarse transparentes si el equivalente de subvención bruto se ha calculado sobre la base de primas refugio establecidas para el tipo de empresa de que se trate. También debe considerarse transparente si, antes de la aplicación de la medida, la metodología utilizada para calcular la intensidad de la ayuda de la garantía estatal ha sido notificada a la Comisión y aceptada por esta de conformidad con la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 107 y 108 del TFUE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía⁽⁸⁾. A efectos del presente Reglamento, las ayudas que impliquen una evaluación económica compleja con el fin de calcular con precisión el equivalente de subvención bruto de la ayuda *ex ante* (como las ayudas consistentes en inversiones en capital e inversiones en cuasicapital) no deben considerarse ayudas transparentes a menos que el equivalente de subvención bruto de dichas ayudas se considere el importe nominal de dichas inversiones.
- (18) A fin de garantizar que las ayudas sean proporcionadas y se limiten al importe necesario, deben establecerse importes máximos de ayuda en términos de intensidades de ayuda en relación con un conjunto de costes subvencionables. Basándose en la experiencia de la Comisión, la intensidad de la ayuda debe fijarse en un nivel que minimice los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales causados por la actividad objeto de la ayuda, al tiempo que se traten adecuadamente las deficiencias del mercado u otros obstáculos a la coordinación de los transportes.
- (19) Al calcular la intensidad de la ayuda, deben incluirse únicamente los costes subvencionables. La determinación de los costes subvencionables debe basarse en pruebas documentales claras, concretas y actualizadas. Las ayudas que superen la intensidad de ayuda pertinente no deben quedar exentas de la obligación de notificación. Todos los importes utilizados en el cálculo deben entenderse antes de impuestos u otras cargas. Las ayudas pagaderas en varios plazos deben actualizarse a su valor en el momento en que se concedan. Los costes subvencionables también deben actualizarse a su valor en ese momento.

⁽⁸⁾ DO C 155 de 20.6.2008, p. 10.

- (20) La Comisión debe garantizar que las ayudas autorizadas no afecten ni a la competencia ni a los intercambios comerciales de forma que pongan en peligro los intereses generales de la Unión. Por consiguiente, deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento las ayudas concedidas a beneficiarios que tengan una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión que haya declarado las ayudas ilegales e incompatibles con el mercado interior.
- (21) Por consiguiente, las ayudas a empresas en crisis deberán excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento. Estas ayudas deberán evaluarse teniendo en cuenta las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis ⁽⁹⁾.
- (22) El presente Reglamento consolida la amplia experiencia de la Comisión en la evaluación de las ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte. Dichas ayudas deben cuantificarse basándose en los costes externos que pueden evitarse al optar por una solución de transporte más sostenible en lugar de un medio de transporte competidor, comercialmente viable, como el transporte exclusivamente por carretera. Las ayudas pueden adoptar la forma de reducción de los cánones que pagan los transportistas por el uso de las infraestructuras. Las ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte solo deben quedar amparadas por el presente Reglamento cuando los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales sean reducidos y estén sujetos a condiciones bien definidas. Eso es lo que ocurre cuando los costes externos que se evitan se calculan de conformidad con las normas y la metodología establecidas en el *Handbook on the external costs of transport* [Manual de la Comisión sobre los costes externos del transporte, documento en inglés] ⁽¹⁰⁾, la intensidad de ayuda se mantiene por debajo de determinados umbrales y las ayudas se conceden únicamente respecto de servicios de transporte terrestre sostenible realmente prestados. De este modo se garantiza que las ayudas se limiten estrictamente a la compensación de los costes externos asociados a la utilización de un modo de transporte más sostenible.
- (23) Por otro lado, las ayudas de funcionamiento para prestar apoyo a los transportistas o a los operadores de transporte cuando pongan en marcha nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril o vía navegable deben quedar amparadas por el presente Reglamento únicamente cuando los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales sean reducidos y estén sujetos a condiciones bien definidas. Eso es lo que ocurre cuando el importe de la ayuda se calcula en relación con las pérdidas de explotación sufridas por el beneficiario durante los primeros cinco años de explotación de la nueva conexión comercial para el transporte de mercancías y la intensidad de la ayuda se mantiene por debajo de un determinado umbral.
- (24) Para garantizar la conectividad, el funcionamiento sostenible de la economía y la cohesión entre los Estados miembros es esencial que se realicen inversiones en toda la Unión en instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones de vía navegable, instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable, así como en apartaderos privados. Estas inversiones contribuyen a la consecución de las prioridades de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de 2020 de la Comisión ⁽¹¹⁾, que fija como prioridad el desarrollo de instalaciones de transporte multimodal. El presente Reglamento debe extenderse a las ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de las instalaciones de servicio ferroviario, las instalaciones de vía navegable, las instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable y los apartaderos privados. El presente Reglamento no debe aplicarse a las ayudas a las infraestructuras portuarias (atracaaderos, embarcaderos, etc.) ni a las ayudas a infraestructuras de acceso que puedan acogerse al Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión ⁽¹²⁾. No obstante, el presente Reglamento debe aplicarse a las ayudas a las superestructuras portuarias (elementos de superficie, por ejemplo, de depósito, instalaciones de servicio, por ejemplo, almacenes, así como los equipos utilizados para la explotación de las instalaciones), siempre que la superestructura de que se trate esté ubicada en una instalación de vía navegable o en una instalación de transporte multimodal con conexión por ferrocarril o vía navegable. Para este tipo de ayudas, debe reducirse la carga administrativa que genera la notificación de medidas de ayuda estatal sencillas, lo que también permite que la Comisión se centre en los casos que puedan ocasionar más problemas de falseamiento de la competencia. Las condiciones para que se aplique la exención de la obligación de notificación a las ayudas a la inversión para las instalaciones de servicio ferroviario, las instalaciones de vía navegable, las instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable y los apartaderos privados deben limitar los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales que socavarían la igualdad de condiciones en el mercado interior. Los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales se limitan, en particular, garantizando la proporcionalidad de la ayuda.

⁽⁹⁾ DO C 249 de 31.7.2014, p. 1.

⁽¹⁰⁾ Comisión Europea, Dirección General de Movilidad y Transportes, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport*, versión 2019-1.1, Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

⁽¹¹⁾ 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].

⁽¹²⁾ 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/oj>).

- (25) El presente Reglamento debe extenderse a las ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable y a determinadas categorías de equipos que sean básicos para el transporte multimodal sostenible (como las unidades de carga intermodal y las grúas de a bordo de buques) únicamente cuando los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales sean reducidos. En la adquisición de determinados tipos de equipo para el transporte multimodal sostenible, así sucede con los regímenes de ayudas respecto de las grúas de a bordo de buques y de parte de los costes de las unidades de carga intermodal y cuando la intensidad de la ayuda se mantiene por debajo de unos umbrales bien definidos. En la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable, así sucede cuando la ayuda adopta la forma de una garantía al comprador del vehículo sujeta a condiciones bien definidas. En el sector ferroviario, las pymes y los nuevos entrantes tienen dificultades para renovar o aumentar su flota debido a los costes elevados de inversión que conlleva la adquisición de material rodante y a las dificultades para conseguir financiación. Las pequeñas empresas de mediana capitalización se enfrentan a retos similares. En el sector de las vías navegables, la mayoría de los operadores son pymes o, como mucho, pequeñas empresas de mediana capitalización. Esto les dificulta renovar o aumentar su flota debido a las dificultades para conseguir financiación en el mercado. Por lo tanto, las ayudas a la inversión en forma de garantías a los nuevos entrantes en el sector ferroviario, a las pymes y a las pequeñas empresas de mediana capitalización de los sectores ferroviario y de vías navegables promueven el transporte sostenible sin falsear indebidamente la competencia y los intercambios comerciales.
- (26) Conforme a las políticas digital y de transporte de la Unión, es necesario un esfuerzo adicional para permitir la comunicación entre los diferentes sistemas de información sobre el transporte, así como las redes de coordinación de los transportes y la competencia transfronteriza, y para mejorar la seguridad del transporte en la Unión. Esto es necesario debido a las diferentes normas de las redes de transporte, la falta de armonización técnica, la incompatibilidad de las herramientas y sistemas de recogida de datos y a los problemas relativos a la soberanía y el intercambio de datos. Por otra parte, la experiencia en la evaluación de las medidas de apoyo a la interoperabilidad que fueron notificadas con arreglo a las Directrices de 2008 sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias⁽¹³⁾ ha puesto de manifiesto que existen graves deficiencias del mercado debido a fallos de coordinación y a la «desventaja del pionero» cuando los beneficios vinculados a la introducción de una tecnología o norma específica van más allá del interés comercial de los transportistas.
- (27) Este es el caso, por ejemplo, de los sistemas de control de trenes y tráfico como el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS, por sus siglas en inglés). 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 Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS, por sus siglas en inglés), es decir, un sistema de señalización en cabina que incorpora protección automática del tren, la Radio Móvil Ferroviaria (RMR, por sus siglas en inglés) y la operación automática de trenes (ATO, por sus siglas en inglés). El sistema RMR utilizado actualmente en las operaciones ferroviarias, a saber, el sistema global de comunicaciones móviles para ferrocarriles (GSM-R, por sus siglas en inglés), se basa en especificaciones de 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. Habida cuenta de los reducidos efectos negativos sobre la competencia y los intercambios que tienen las ayudas a la interoperabilidad, y teniendo en cuenta la experiencia adquirida, dichas ayudas deben estar cubiertas por el presente Reglamento en condiciones bien definidas.
- (28) Para fomentar la competitividad del transporte por ferrocarril y vía navegable, también es necesario promover la adaptación técnica y la modernización en los sectores del transporte terrestre sostenible. Las ayudas a tales inversiones deben estar sujetas a condiciones que limiten los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales que socavarían la igualdad de condiciones en el mercado interior. En particular, las condiciones para eximir estas ayudas de la obligación de notificación deben garantizar la necesidad y proporcionalidad de la ayuda e incluir salvaguardias sobre el tipo de ayuda y los costes subvencionables.
- (29) Con ayudas a las empresas para que se adapten a futuras normas de la Unión se podría conseguir con mayor celeridad un alto nivel de armonización y normalización. Las ayudas no deben quedar exentas de la obligación de notificación en los casos en que la finalidad de las inversiones sea la de ajustar las empresas a normas de la Unión ya adoptadas. No obstante, en los casos en que la norma pertinente de la Unión ya haya sido adoptada, pero aún no esté en vigor, la ayuda puede tener un efecto incentivador si incentiva que la inversión se realice y finalice al menos doce meses antes de que la norma entre en vigor, salvo que la norma se aplique retroactivamente. 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 concede en presencia de normas nacionales obligatorias adoptadas en ausencia de normas de la Unión.

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

- (30) La Comisión debe evaluar en el momento de su notificación las categorías de ayudas concedidas por proyecto que representen un importe elevado, debido al mayor riesgo de falseamiento indebido de la competencia y de los intercambios comerciales. Por consiguiente, las ayudas que superen determinados umbrales deben seguir sujetas a la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE. Es preciso garantizar que los umbrales establecidos no se eludan dividiendo artificialmente los proyectos en varios proyectos con características, objetivos o beneficiarios similares.
- (31) Teniendo en cuenta el mayor impacto potencial de los grandes regímenes de ayudas en los intercambios comerciales y la competencia, los regímenes de ayudas cuyo presupuesto supere un determinado umbral en un año determinado o en total, basado en un valor absoluto, deben someterse, en principio, a evaluación. Esta evaluación debe tener por objeto verificar: i) si se han confirmado las hipótesis y condiciones para la compatibilidad del régimen; y ii) la eficacia de la medida de ayuda a la luz de sus objetivos generales y específicos. Asimismo, debe indicarse el efecto del régimen en la competencia y los intercambios comerciales. Para garantizar la igualdad de trato, la evaluación de las ayudas estatales debe llevarse a cabo sobre la base de un plan de evaluación aprobado por la Comisión. Si bien estos planes normalmente deben estar preparados en el momento de diseñar el régimen y aprobados a tiempo para que el régimen pueda entrar en vigor, esto puede no ser posible en todos los casos. Por tanto, a fin de no demorar la aplicabilidad de los regímenes de ayuda, el presente Reglamento debe ser aplicable a dichos regímenes durante un período inicial máximo de seis meses. La Comisión debe poder prorrogar este período tras la aprobación del plan de evaluación. A tal efecto, el plan de evaluación debe notificarse a la Comisión en el plazo de veinte días hábiles a partir de la fecha de aplicación del régimen. La Comisión debe tener también la posibilidad de decidir, con carácter excepcional, que la evaluación no es necesaria habida cuenta de las especificidades del caso.
- (32) Debe exigirse a los Estados miembros que faciliten a la Comisión toda la información necesaria para poder valorar el plan de evaluación. La Comisión también debe tener la posibilidad de solicitar información adicional sin demora injustificada, cuando sea necesario. Las modificaciones de los regímenes objeto de evaluación, distintas de las modificaciones que no puedan afectar a la compatibilidad del régimen de ayudas con arreglo al presente Reglamento o que no puedan afectar de forma significativa al contenido del plan de evaluación aprobado, deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento. No debe considerarse, en principio, que las modificaciones que constituyan un cambio de naturaleza puramente formal, las modificaciones administrativas o las que se lleven a cabo en el marco de las medidas cofinanciadas por la Unión afectan de forma significativa al contenido del plan de evaluación aprobado.
- (33) Con el fin de determinar si se han respetado los umbrales de notificación y las intensidades máximas de ayuda que establece el presente Reglamento, debe tenerse en cuenta el importe total de las medidas de ayuda en favor de la actividad o proyecto beneficiarios. El presente Reglamento debe especificar en qué circunstancias pueden acumularse diferentes categorías de ayudas. Las ayudas exentas de la obligación de notificación en virtud del presente Reglamento deben poder acumularse con cualquier otra ayuda compatible exenta en virtud de otros reglamentos o con cualquier otra ayuda aprobada por la Comisión, siempre que las medidas se refieran a costes subvencionables identificables diferentes. Cuando diferentes fuentes de ayuda se refieran —parcial o totalmente— a los mismos costes subvencionables identificables, debe autorizarse la acumulación si no supera la intensidad máxima de ayuda o el importe de ayuda más elevado aplicables a dicha ayuda en virtud del presente Reglamento. El presente Reglamento también debe establecer normas especiales para la acumulación de medidas de ayuda con y sin costes subvencionables identificables y para la acumulación con ayudas *de minimis*. Las ayudas *de minimis* no suelen concederse o atribuirse a costes subvencionables identificables específicos. En esos casos, debe ser posible acumular libremente las ayudas *de minimis* con las ayudas estatales exentas en virtud del presente Reglamento. No obstante, cuando las ayudas *de minimis* se concedan en relación con los mismos costes subvencionables identificables como ayudas estatales exentas en virtud del presente Reglamento, la acumulación debe permitirse únicamente hasta la intensidad máxima de ayuda, tal como se establece en el capítulo II del presente Reglamento.
- (34) La financiación gestionada centralmente por las instituciones, agencias, empresas comunes u otros órganos de la Unión que no quede directa o indirectamente bajo el control de los Estados miembros no constituye ayuda estatal. En caso de que dicha financiación se combine con ayudas estatales, únicamente deben tomarse en consideración estas últimas al determinar si se respetan los umbrales de notificación, las intensidades máximas de ayuda o los importes máximos de ayuda. Esto debe ser así siempre que el importe total de la financiación pública concedida en relación con los mismos costes subvencionables no supere el porcentaje de financiación más favorable establecido en las normas aplicables del Derecho de la Unión.

- (35) La transparencia de las ayudas estatales es esencial para la correcta aplicación de las normas del TFUE y propicia un mejor cumplimiento, una mayor rendición de cuentas, la revisión *inter pares* y, en definitiva, un gasto público más eficaz. Para garantizar la transparencia, los Estados miembros deben crear sitios web exhaustivos, de nivel regional o nacional, que contengan información resumida relativa a cada medida de ayuda exenta en virtud del presente Reglamento. Como alternativa, debe permitirse que los Estados miembros publiquen información resumida relativa a cada medida de ayuda exenta en el módulo de transparencia de concesiones de ayudas estatales de la Comisión. Conforme a la práctica habitual para la publicación de información de conformidad con la Directiva (UE) 2019/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁴⁾, debe utilizarse un formato normalizado. Este formato debe permitir buscar, descargar y publicar fácilmente la información en internet. Los enlaces a los sitios web de todos los Estados miembros deben publicarse en el sitio web de la Comisión. De conformidad con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (UE) 2022/2586, debe publicarse en el sitio web de la Comisión un resumen de la información relativa a cada medida de ayuda exenta en virtud del presente Reglamento.
- (36) La aplicación de las normas sobre ayudas estatales depende en gran medida de la cooperación de los Estados miembros. Así pues, estos deben tomar todas las medidas necesarias para velar por el cumplimiento del presente Reglamento, incluido el cumplimiento de las ayudas individuales concedidas al amparo de regímenes de exención por categorías, con todas las condiciones correspondientes.
- (37) A fin de garantizar la supervisión efectiva de las medidas de ayuda de conformidad con el Reglamento (UE) 2022/2586, conviene establecer obligaciones de notificación por parte de los Estados miembros de las medidas de ayuda exentas con arreglo al presente Reglamento. Conviene asimismo regular el registro que los Estados miembros deben llevar sobre las ayudas exentas en virtud del presente Reglamento, habida cuenta del plazo de prescripción previsto en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo⁽¹⁵⁾.
- (38) Para reforzar la eficacia de las condiciones de compatibilidad establecidas en el presente Reglamento, la Comisión debe poder revocar con posterioridad la exención por categoría en la que se amparen ciertas ayudas en caso de incumplimiento de dichas condiciones. La Comisión debe poder restringir dicha revocación a determinados tipos de ayudas, a determinados beneficiarios o a medidas de ayuda adoptadas por determinadas autoridades cuando el incumplimiento del presente Reglamento solo esté relacionado con un grupo limitado de medidas o con determinadas autoridades. Esta revocación selectiva debe ser una solución proporcionada y directamente vinculada al incumplimiento constatado. Cuando una medida de ayuda no se notifica y no cumple todas las condiciones para quedar exenta de notificación, constituye una ayuda ilegal que la Comisión debe examinar en el marco del procedimiento pertinente establecido en el Reglamento (UE) 2015/1589 para las ayudas no notificadas. La revocación de la exención por categorías a futuras medidas de ayuda no debe alterar el hecho de que las medidas anteriores conformes con el presente Reglamento estuvieran exentas por categorías.
- (39) Con objeto de eliminar diferencias que puedan dar pie a falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales y de facilitar la coordinación entre las distintas iniciativas nacionales y de la Unión relativas a las pymes, así como por razones de claridad administrativa y seguridad jurídica, la definición de «pyme» en el sentido del anexo I del presente Reglamento debe basarse en la que figura en la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión⁽¹⁶⁾.
- (40) La política en materia de ayudas estatales debe revisarse periódicamente sobre la base de la experiencia de la Comisión en este ámbito. Por tanto, el período de aplicación del presente Reglamento debe limitarse. Conviene establecer disposiciones transitorias que regulen el tratamiento de los regímenes de ayudas exentas a partir del final del período de aplicación del presente Reglamento. Estas normas deben dar tiempo a los Estados miembros para adaptarse a cualquier futuro régimen.

⁽¹⁴⁾ Directiva (UE) 2019/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a los datos abiertos y la reutilización de la información del sector público (DO L 172 de 26.6.2019, p. 56, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj>).

⁽¹⁵⁾ 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>).

⁽¹⁶⁾ Recomendación 2003/361/CE de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (DO L 124 de 20.5.2003, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 1

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a las siguientes categorías de ayudas:
 - a) los regímenes de ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte;
 - b) los regímenes de ayudas de funcionamiento para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril y vía navegable;
 - c) los regímenes de ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones de vía navegable e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable, incluidas las superestructuras portuarias, siempre que la superestructura de que se trate esté ubicada en una instalación de vía navegable o en una instalación de transporte multimodal con conexión por ferrocarril o vía navegable;
 - d) las ayudas *ad hoc* a la inversión y los regímenes de ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de terminales de transporte de mercancías por ferrocarril o vía navegable;
 - e) los regímenes de ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados;
 - f) los regímenes de ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable;
 - g) los regímenes de ayudas a la inversión para la adquisición de unidades de carga intermodal y grúas de a bordo de buques;
 - h) los regímenes de ayudas a la inversión en interoperabilidad en los sectores del transporte terrestre sostenible;
 - i) los regímenes de ayudas a la inversión para la adaptación y modernización en los sectores del transporte terrestre sostenible.
2. El presente Reglamento no se aplicará a las siguientes categorías de ayudas:
 - a) los regímenes de ayudas que no excluyan explícitamente el pago de ayudas individuales a empresas que estén sujetas a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión que haya declarado una ayuda concedida por el mismo Estado miembro ilegal e incompatible con el mercado interior;
 - b) las ayudas *ad hoc* 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;
 - c) las ayudas condicionadas a la utilización de mercancías nacionales en lugar de mercancías importadas;
 - d) las ayudas a empresas en crisis;
 - e) las medidas de ayuda que entrañen, por sí mismas, por las condiciones inherentes a ellas o por su método de financiación, una infracción indisociable del Derecho de la Unión, en particular:
 - i) las medidas de ayuda cuya concesión esté supeditada a la obligación de que el beneficiario tenga su sede en el Estado miembro pertinente o de que esté establecido predominantemente en ese Estado miembro; sin embargo, se autoriza el requisito de disponer de un establecimiento o de una sucursal en el Estado miembro que concede las ayudas en el momento en que se hagan efectivas;
 - ii) las ayudas cuya concesión esté supeditada a la obligación de que el beneficiario utilice bienes de producción nacional o servicios nacionales;
 - f) las ayudas que respondan al cumplimiento de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público de transporte de pasajeros o de mercancías;
 - g) las ayudas a infraestructuras portuarias e infraestructuras de acceso que sean evaluadas por la Comisión directamente con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE o que estén amparadas por el Reglamento (UE) n.º 651/2014;

- h) los regímenes de ayudas a que se refiere el capítulo II del presente Reglamento, si entran dentro del ámbito de aplicación del artículo 20 del presente Reglamento, a partir de la expiración de los seis meses siguientes a su entrada en vigor o a partir de una fecha posterior que decida la Comisión de conformidad con el artículo 20, apartado 1, del presente Reglamento;
- i) las modificaciones de los regímenes contemplados en la letra h), distintas de las modificaciones que no afecten a la compatibilidad del régimen de ayudas con arreglo al presente Reglamento o que no afecten de forma significativa al contenido del plan de evaluación aprobado.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «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;
- b) «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;
- c) «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;
- d) «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;
- e) «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;
- f) «terminal de transporte de mercancías»: estructura equipada para el transbordo y el almacenamiento temporal de mercancías;
- g) «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 Unión y a la que se refiere el anexo II de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁷⁾, excepto las instalaciones o el equipo relacionados con el ejercicio de actividades distintas del transporte;
- h) «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;
- i) «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 Unión y utilizada para el transporte por vía navegable, excepto las instalaciones o el equipo relacionados con el ejercicio de actividades distintas del transporte;
- j) «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 de que se trate esté situada en una instalación de transporte multimodal con una conexión ferroviaria o por vía navegable;

⁽¹⁷⁾ 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/oj>).

- k) «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 vía navegable, y su infraestructura de acceso (incluido el equipo físico o digital necesario para su funcionamiento) ubicada en el territorio de la Unión 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;
- l) «transporte multimodal»: transporte de mercancías o pasajeros mediante al menos dos modos de transporte diferentes;
- m) «ayuda *ad hoc*»: ayuda que no se concede sobre la base de un régimen de ayudas;
- n) «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 preste servicio a una infraestructura ferroviaria de propiedad y explotación privadas;
- o) «infraestructura específica»: infraestructura construida para una empresa o empresas identificables previamente y adaptada a sus necesidades;
- p) «vehículo para el transporte por ferrocarril o vía navegable»:
- i) material rodante; o
 - ii) un buque de navegación interior;
- q) «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;
- r) «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 construidos especialmente para propulsar un convoy empujado;
- s) «pequeña empresa de mediana capitalización»: empresa que reúna los criterios establecidos en el anexo IV del presente Reglamento. A efectos de las ayudas incluidas en productos financieros apoyados por el Fondo InvestEU en el marco financiero plurianual de la Unión para los años 2021 a 2027 ⁽¹⁸⁾, se entenderá por «pequeña empresa de mediana capitalización» una empresa que no sea una pyme y tenga 499 empleados como máximo;
- t) «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;
- u) «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;
- v) «buque marítimo»: buque distinto de los que navegan exclusiva o principalmente en vías navegables o en aguas situadas dentro de aguas abrigadas o sus inmediaciones;
- w) «empresa en crisis»: empresa que cumple los criterios establecidos en el artículo 2, punto 18, del Reglamento (UE) n.º 651/2014;
- x) «equipo para el transporte multimodal sostenible»: equipo básico para el transporte multimodal sostenible, como los semirremolques izables por grúa, excepto el equipo utilizado para las instalaciones;
- y) «ayuda individual»: (i) ayuda *ad hoc*, y ii) ayudas concedidas a beneficiarios individuales sobre la base de un régimen de ayudas;

⁽¹⁸⁾ 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/oj>).

- z) «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 Unión, 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;
- aa) «inversión en capital social»: la provisión de capital a una empresa, invertido directa o indirectamente a cambio de la titularidad de una participación correspondiente de dicha empresa;
- bb) «inversión en cuasicapital»: un tipo de financiación que se clasifica entre acciones y deuda y que presenta un riesgo mayor que la deuda no subordinada y un riesgo menor que el capital ordinario, y cuya rentabilidad para su tenedor se basa predominantemente en los beneficios o las pérdidas de la empresa objetivo subyacente y no está garantizada en caso de impago; las inversiones en cuasicapital pueden estructurarse como deudas, no garantizadas y subordinadas, incluida la deuda mezzanine, y en algunos casos convertibles a capital, o como capital preferente;
- cc) «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;
- dd) «régimen fiscal sucesor»: régimen de ayudas en forma de ventajas fiscales que constituya una versión modificada de un régimen existente anteriormente en forma de ventajas fiscales y que lo sustituya;
- ee) «intensidad de la ayuda»: importe bruto de ayuda expresado en porcentaje de los costes subvencionables, antes de impuestos u otras cargas;
- ff) «transportista»: empresa que transporta pasajeros o mercancías en los sectores del transporte terrestre sostenible;
- gg) «operador de transporte»: empresa que organiza el transporte de mercancías y, por tanto, elige entre modos de transporte;
- hh) «transporte terrestre sostenible»: transporte de mercancías o pasajeros por ferrocarril, vía navegable o transporte multimodal sostenible;
- ii) «transporte terrestre»: transporte de mercancías o pasajeros por ferrocarril, vía navegable o carretera;
- jj) «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 ⁽¹⁹⁾;
- kk) «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 de transporte utilizados sea el ferrocarril o las vías navegables, o el transporte multimodal en el que se combine el transporte terrestre con el transporte marítimo de corta distancia;
- ll) «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;
- mm) «RTE-T»: red a que se refiere el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2024/1679;
- nn) «empresa ferroviaria»: toda empresa ferroviaria a tenor del artículo 3, punto 1, de la Directiva 2012/34/UE;

⁽¹⁹⁾ Artículo 3, punto 25 del 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>).

- oo) «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 cumpla 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 presente Reglamento a una empresa ferroviaria que haya recibido una licencia en el sentido del artículo 3, punto 14, de la Directiva 2012/34/UE antes del 1 de enero de 2010;
- pp) «pequeña y mediana empresa» o «pyme»: empresa que reúna las condiciones establecidas en el anexo I del presente Reglamento;
- qq) «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;
- rr) «aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías»: aplicaciones como 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, las aplicaciones que gestionan las correspondencias con otros modos de transporte y que expiden los documentos electrónicos de acompañamiento;
- ss) «registro europeo de vehículos»: registro a que se refieren el artículo 22, apartado 1, y el artículo 47, apartado 5, de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁰⁾.

Artículo 3

Condiciones para la exención

Los regímenes de ayudas, las ayudas individuales concedidas con arreglo a regímenes de ayudas y las ayudas *ad hoc* serán compatibles con el mercado interior con arreglo al artículo 93 del TFUE y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE siempre que dichas ayudas cumplan todas las condiciones generales establecidas en el capítulo I y las condiciones específicas aplicables a la categoría pertinente establecidas en el capítulo II del presente Reglamento.

Artículo 4

Umbrales de notificación

El presente Reglamento no se aplicará cuando se superen los siguientes umbrales, expresados como importes máximos de ayuda:

- a) en las ayudas individuales de funcionamiento concedidas con arreglo a un régimen para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales: 15 millones EUR por conexión;
- b) en las ayudas individuales a la inversión concedidas con arreglo a un régimen para la construcción, mejora y renovación de las instalaciones de servicio ferroviario, las instalaciones de vía navegable y las instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable: 30 millones EUR por proyecto;
- c) en las ayudas *ad hoc* a la inversión para la construcción, mejora y renovación de terminales de transporte de mercancías por ferrocarril o vía navegable: 10 millones EUR por proyecto;
- d) en las ayudas individuales a la inversión, concedidas con arreglo a un régimen, para apartaderos privados: 4 millones EUR por proyecto.

⁽²⁰⁾ 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 (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

*Artículo 5***Transparencia de las ayudas**

1. El presente Reglamento será aplicable únicamente a las ayudas cuyo equivalente de subvención bruto pueda calcularse previamente con precisión sin necesidad de efectuar una evaluación del riesgo («ayudas transparentes»).
2. Se considerarán ayudas transparentes las siguientes categorías de ayudas:
 - a) las ayudas consistentes en subvenciones y bonificaciones de tipos de interés;
 - b) las ayudas consistentes en préstamos cuyo equivalente de subvención bruto se haya calculado sobre la base del tipo de referencia vigente en el momento de la concesión, tal como se establece en la Comunicación de la Comisión relativa a la revisión del método de fijación de los tipos de referencia y de actualización ⁽²¹⁾;
 - c) las ayudas en forma de ventajas fiscales, cuando la medida en cuestión establezca un límite que garantice que no se supera el umbral aplicable;
 - d) las ayudas en forma de inversiones en capital y cuasicapital, cuando se considere que el equivalente de subvención bruto es el importe nominal de dichas inversiones;
 - e) las ayudas consistentes en garantías cuando se cumpla una de las siguientes condiciones:
 - i) el equivalente de subvención bruto ha sido calculado sobre la base de las primas refugio establecidas en la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía;
 - ii) antes de la aplicación de la medida, el método utilizado para calcular el equivalente de subvención bruto ha sido aceptado sobre la base de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 107 y 108 del TFUE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía tras la notificación a la Comisión de dicho método, y el método aprobado tiene explícitamente en cuenta el tipo de garantía y el tipo de transacción subyacente en juego en el contexto de la aplicación del presente Reglamento;
 - iii) la ayuda se concede para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable en forma de garantías de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 14 del presente Reglamento.

*Artículo 6***Efecto incentivador**

1. El presente Reglamento se aplicará exclusivamente a las ayudas que tengan un efecto incentivador.
2. Se considerará que las ayudas tienen un efecto incentivador si, antes de comenzar a trabajar en el proyecto o actividad, el beneficiario ha presentado por escrito una solicitud de ayuda al Estado miembro de que se trate. La solicitud de ayuda contendrá al menos la siguiente información:
 - a) nombre y tamaño de la empresa;
 - b) descripción del proyecto o de la actividad, incluidas sus fechas de inicio y finalización;
 - c) ubicación del proyecto o de la actividad;
 - d) lista de costes del proyecto o de la actividad;
 - e) tipo de ayuda (subvención, préstamo, garantía, anticipo reembolsable u otros) y el importe de la financiación pública necesaria para el proyecto o actividad.

⁽²¹⁾ DO C 14 de 19.1.2008, p. 6.

3. Se considerará que las ayudas *ad hoc* concedidas a grandes empresas tienen un efecto incentivador si, además de garantizar que se cumplen las condiciones establecidas en el apartado 2, el Estado miembro ha verificado, antes de conceder la ayuda de que se trate, que la documentación preparada por el beneficiario acredita que la ayuda tendrá uno o varios de los siguientes resultados:

- a) un aumento sustancial del alcance del proyecto o actividad;
- b) un aumento sustancial del importe total invertido por el beneficiario en el proyecto o actividad;
- c) una aceleración sustancial del ritmo de finalización del proyecto o actividad.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados 2 y 3, se considerará que las medidas en forma de ventajas fiscales tienen un efecto incentivador si se cumplen las siguientes condiciones:

- a) la medida establece un derecho a la ayuda de acuerdo con criterios objetivos y sin que el Estado miembro tenga que volver a ejercer su facultad discrecional;
- b) la medida ha sido adoptada y está en vigor antes del inicio de los trabajos del proyecto o actividad subvencionados, excepto en los casos de regímenes de ayudas sucesores siempre que el proyecto o actividad ya estuviesen amparados por los regímenes predecesores en forma de ventajas fiscales.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4, se considerará que las ayudas para reducir los costes externos del transporte tienen un efecto incentivador si se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 10.

Artículo 7

Intensidad de la ayuda y costes subvencionables

1. A efectos del cálculo de la intensidad de la ayuda y los costes subvencionables, todas las cifras empleadas se entenderán antes de impuestos u otras cargas. Sin embargo, el impuesto sobre el valor añadido aplicado a los gastos o costes subvencionables que sea reembolsable con arreglo a la legislación tributaria nacional aplicable no se tendrá en cuenta para el cálculo de la intensidad de ayuda y los costes subvencionables. Los costes subvencionables serán avalados por pruebas documentales claras, específicas y actualizadas. Los importes de los costes subvencionables podrán calcularse con arreglo a opciones de costes simplificados, siempre que la operación se financie, al menos parcialmente, mediante un fondo de la Unión que permita el uso de opciones de costes simplificados y que la categoría de costes sea subvencionable con arreglo a las disposiciones pertinentes. En tal caso, serán de aplicación las opciones de costes simplificados establecidas en las normas pertinentes aplicables al fondo de la Unión.

2. En el caso de los proyectos ejecutados con arreglo a los planes de recuperación y resiliencia aprobados por el Consejo de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²²⁾, los importes de los costes subvencionables podrán calcularse también con arreglo a las opciones de costes simplificados que figuran en el Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²³⁾ o en el Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁴⁾.

3. Cuando la ayuda se conceda en una forma que no sea una subvención, el importe de la ayuda será su equivalente de subvención bruto.

⁽²²⁾ Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (DO L 57 de 18.2.2021, p. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj>).

⁽²³⁾ Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1083/2006 del Consejo (DO L 347 de 20.12.2013, p. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj>).

⁽²⁴⁾ Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados (DO L 231 de 30.6.2021, p. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj>).

4. Las ayudas pagaderas en el futuro, incluidas las ayudas pagaderas en varios plazos, se actualizarán a su valor en el momento en que se concedan. Los costes subvencionables se actualizarán a su valor en el momento en que se conceda la ayuda. El tipo de interés que debe utilizarse a efectos de actualización será 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 ⁽²⁵⁾.

Artículo 8

Acumulación

1. Al determinar si se respetan los umbrales de notificación del artículo 4 y las intensidades de ayuda máximas del capítulo II, habrá que tener en cuenta (según corresponda, en función del tipo de ayuda), el importe total de las ayudas estatales concedidas a la actividad, proyecto o empresa beneficiarios.
2. En caso de que la financiación de la Unión gestionada centralmente por las instituciones, agencias, empresas comunes u otros órganos de la Unión que no esté directa o indirectamente bajo el control del Estado miembro se combine con ayudas estatales, únicamente se tomarán en consideración estas últimas para determinar si se respetan los umbrales de notificación y las intensidades de ayuda máximas siempre que el importe total de la financiación pública concedida en relación con los mismos costes subvencionables no supere el porcentaje de financiación más favorable establecido en el Derecho de la Unión.
3. Las ayudas con costes subvencionables identificables exentas en virtud del presente Reglamento podrán acumularse con:
 - a) cualquier otra ayuda estatal siempre que dicha ayuda se refiera a costes subvencionables identificables distintos de los exentos por el presente Reglamento;
 - b) cualquier otra ayuda estatal correspondiente, parcial o totalmente, a los mismos costes subvencionables siempre que tal acumulación no supere la intensidad de la ayuda o el importe de ayuda más elevados aplicables en virtud del presente Reglamento;
 - c) cualquier ayuda *de minimis* respecto de los mismos costes subvencionables que la ayuda exenta por razón del presente Reglamento, siempre que tal acumulación no supere la intensidad de la ayuda o el importe de ayuda más elevados aplicables en virtud del presente Reglamento;
 - d) cualquier otra ayuda estatal sin costes subvencionables identificables, en particular cualquier ayuda sin costes subvencionables identificables exenta en virtud del Reglamento (UE) n.º 651/2014 o cualquier ayuda *de minimis* sin costes subvencionables identificables.

Artículo 9

Publicación e información

1. El Estado miembro de que se trate garantizará la publicación en el módulo de transparencia de las concesiones de la Comisión Europea ⁽²⁶⁾ o en un sitio web general sobre ayudas estatales, nacional o regional, de los siguientes elementos:
 - a) la información resumida a que se refiere el artículo 19 en el formato normalizado establecido en el anexo II o un enlace que permita acceder a esa información;
 - b) el texto completo de cada medida de ayuda a que se refiere el artículo 19 o un enlace que permita acceder al texto completo;
 - c) la información a que se refiere el anexo III sobre cada ayuda individual concedida superior a 100 000 EUR.
2. Los Estados miembros organizarán sus sitios web generales sobre ayudas estatales de una forma que permita un acceso fácil a la información a que se refiere el anexo III.

⁽²⁵⁾ DO C 14 de 19.1.2008, p. 6.

⁽²⁶⁾ «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>.

3. En lo que respecta a los regímenes de ayudas en forma de ventajas fiscales, las condiciones establecidas en el apartado 1 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;

10 a 20;

20 a 50;

50 y más.

4. Los Estados miembros publicarán la información a que se refiere el apartado 1, letra c), con los criterios de disposición, accesibilidad y normalización que se describen en el anexo III, e incluirán funciones eficaces de búsqueda y descarga. Los Estados miembros publicarán dicha información 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. La información estará disponible durante al menos diez años a partir de la fecha de concesión de la ayuda.

5. La Comisión publicará en su sitio web:

- a) los enlaces a las páginas web de las ayudas estatales a que se refiere el apartado 1;
- b) la información resumida mencionada en el artículo 19.

CAPÍTULO II

DISPOSICIONES ESPECÍFICAS APLICABLES A LAS DISTINTAS CATEGORÍAS DE AYUDAS

SECCIÓN 1

Ayudas de funcionamiento

Artículo 10

Ayudas para reducir los costes externos del transporte

1. Los regímenes de ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del TFUE y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.

2. Podrán ser objeto de ayuda las operaciones de transporte de pasajeros y mercancías por ferrocarril, vía navegable o multimodal sostenible. La ayuda deberá concederse a los transportistas o a los operadores de transporte que elijan soluciones de transporte terrestre sostenible.

3. Serán costes subvencionables la parte de los costes externos del transporte que permite evitar el transporte por ferrocarril, por vía navegable o el transporte marítimo de corta distancia empleado en el contexto del transporte multimodal sostenible en comparación con los modos de transporte menos sostenible. Los costes externos que se evitan se calcularán de conformidad con las normas y la metodología establecidas en el *Handbook on the external costs of transport* [Manual de la Comisión sobre los costes externos del transporte, documento en inglés], en su última versión o en la del texto que lo sustituya ⁽²⁷⁾.

⁽²⁷⁾ 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 de la Unión Europea, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

4. Los costes subvencionables se calcularán multiplicando i) la diferencia de los costes externos por pasajeros/km, toneladas/km o vehículo/km (u otras unidades previstas en el Manual de la Comisión) 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. Los Estados miembros podrán utilizar la metodología de los costes externos respecto de cualquier coste de explotación, entre ellos, los costes de explotación relacionados con el uso de la infraestructura.
5. La intensidad de la ayuda no deberá superar el 60 % de los costes subvencionables.
6. La ayuda deberá concederse sobre la base de las unidades de servicio de transporte realmente prestadas, expresadas en vehículo/km, pasajeros/km en los servicios de transporte de viajeros, toneladas/km en los servicios de transporte de mercancías, u otras unidades de transporte previstas en el Manual de la Comisión, y no sobre una base a tanto alzado.
7. Las ayudas concedidas a los transportistas y a los operadores de transporte deben tener por efecto evitar la disminución o fomentar la transición hacia modos de transporte terrestre más sostenibles. A tal fin, los beneficiarios publicarán al menos la información siguiente:
 - a) autoridad que concede la ayuda;
 - b) fecha de concesión de la ayuda;
 - c) importes de ayuda recibidos;
 - d) período y operaciones objeto de la ayuda.

Artículo 11

Ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril y vía navegable

1. Los regímenes de 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 serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del TFUE y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Las ayudas deberán concederse a transportistas u operadores de transporte que acumulen demanda y organicen operaciones regulares de transporte de mercancías entre terminales de transporte de mercancías por ferrocarril o vía navegable para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril y por vía navegable.
3. Serán costes subvencionables las pérdidas de explotación sufridas por la conexión de que se trate durante un máximo de cinco años a partir de la fecha en que el beneficiario empiece a explotar la nueva conexión comercial.
4. También serán subvencionables los costes de explotación 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 se incluirán 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 se considerarán subvencionables durante un período máximo de un año a partir de la fecha en que se generaron por primera vez.
5. A efectos del presente artículo, se entenderá por pérdidas de explotación la diferencia negativa entre los ingresos y los costes de explotación derivados de la conexión en cuestión, así como los costes de explotación de los trabajos relacionados con la puesta en marcha de la nueva conexión comercial, siempre que la precedan. Los costes subvencionables imputables a la nueva conexión comercial comprenderán 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.
6. La intensidad de la ayuda no deberá exceder del 80 % de los costes subvencionables en el primer año, del 70 % de los costes subvencionables en el segundo año, del 60 % de los costes subvencionables en el tercer año, del 50 % de los costes subvencionables en el cuarto año y del 40 % de los costes subvencionables en el quinto año.

7. La ayuda solo podrá pagarse por adelantado si se abona anualmente, es decir, al inicio de cada período anual. Cuando la ayuda se pague por adelantado, los costes subvencionables se estimarán *ex ante* basándose en previsiones razonables y se actualizarán a su valor en el momento de la concesión de la ayuda.
8. Los Estados miembros deberán establecer un mecanismo de seguimiento y reembolso para garantizar que las ayudas no superen la intensidad de ayuda autorizada a que se refiere el apartado 6.

SECCIÓN 2

Ayudas a la inversión

Subsección A

Ayudas a la inversión en instalaciones de servicio ferroviario y de vía navegable unimodales y multimodales y en apartaderos privados

Artículo 12

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

1. Las ayudas para la construcción, mejora y renovación (incluida la sustitución) de instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones de vía navegable e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del TFUE y quedarán exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Las ayudas deberán concederse a los propietarios o explotadores de instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones de vía navegable o instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable que construyan, mejoren o renueven dichas instalaciones sobre la base de regímenes de ayudas, excepto en el caso de las ayudas para la construcción, mejora y renovación de terminales de transporte de mercancías por ferrocarril o vía navegable, que también podrán concederse como ayudas *ad hoc*. Cuando se concedan ayudas *ex ante* la demanda potencial de capacidad, al menos a medio plazo y calculada con carácter previo, deberá superar la capacidad combinada actual de la instalación objeto de la ayuda y de otras instalaciones existentes o ya programadas que puedan servir razonablemente de alternativa a la instalación objeto de la ayuda.
3. Serán costes subvencionables los costes de la inversión en activos materiales (muebles e inmuebles) e inmateriales directamente relacionados con la construcción, mejora o renovación de la instalación en cuestión. Los costes de inversión incluirán elementos de superficie (por ejemplo, de depósito), equipo fijo (por ejemplo, almacenes y terminales), equipo utilizado para la explotación de la instalación (por ejemplo, apiladoras telescópicas) situados en la instalación y equipo informático y digital y programas informáticos para la prestación de servicios relacionados con el transporte. También serán subvencionables los costes derivados de estudios topológicos y de viabilidad, así como los costes de planificación e instalación.
4. No serán subvencionables los costes relacionados con actividades distintas del transporte.
5. El importe de la ayuda no deberá superar el menor de los umbrales siguientes:
 - a) la diferencia entre, por una parte, los costes subvencionables y, por otra parte, 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). En el beneficio de explotación actualizado se incluirán también los beneficios de explotación netos incrementales generados por las actividades distintas del transporte relacionadas con las actividades de transporte que deban desarrollarse en la instalación de que se trate (como el alquiler de espacios comerciales situados en la instalación). El beneficio de explotación actualizado y el valor terminal se deducirán 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 se determinará con respecto al beneficio típico para el sector en cuestión. En cualquier caso, se considerará razonable una tasa de rendimiento del capital que no supere el tipo *swap* pertinente más una prima de 100 puntos básicos;
 - b) 50 % de los costes subvencionables.

6. No obstante lo dispuesto en el apartado 5, para las ayudas que no superen los 5 millones EUR por proyecto, las ayudas deben concederse hasta una intensidad máxima del 50 % de los costes subvencionables.
7. La intensidad de la ayuda podrá incrementarse hasta diez puntos porcentuales para las instalaciones situadas a lo largo de la red RTE-T.
8. La concesión del derecho de acceso a la instalación objeto de la ayuda deberá ser abierta, transparente y no discriminatoria y deberá facilitarse a todos los usuarios interesados de conformidad con la normativa del sector, en particular la Directiva 2012/34/UE.
9. Cualquier concesión u otro tipo de atribución a terceros para construir, mejorar, explotar o alquilar la instalación objeto de la ayuda deberá realizarse de forma competitiva, transparente, no discriminatoria e incondicional.
10. Cuando el propietario, el explotador y cualquier usuario final previsto de la instalación objeto de la ayuda formen parte de la misma empresa o sean empresas vinculadas en el sentido del anexo I, la explotación de la instalación deberá adjudicarse con arreglo a un procedimiento abierto, competitivo, transparente y no discriminatorio en el que se permita participar a las empresas vinculadas, en su caso. El apartado no se aplicará a las ayudas para la mejora de instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones de vía navegable, o instalaciones 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.

Artículo 13

Ayudas para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados

1. Los regímenes de ayudas para la construcción, mejora o renovación (incluida la sustitución) de apartaderos privados serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del TFUE y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. La ayuda debe concederse al propietario o explotador de un apartadero privado que construya, mejore o renueve un apartadero privado.
3. Serán costes subvencionables los costes de la inversión en activos directamente relacionados con la construcción, mejora y renovación del apartadero privado. También serán subvencionables los estudios topológicos y de viabilidad, y 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 serán también subvencionables siempre que dichas plataformas y equipo se adquieran para la carga y descarga de trenes en los apartaderos privados.
4. El importe de la ayuda no deberá superar el menor de los umbrales siguientes:
 - a) la diferencia entre, por una parte, los costes subvencionables y, por otra parte, 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). El beneficio de explotación actualizado y el valor terminal se deducirán 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 se determinará con respecto al beneficio típico para el sector en cuestión. En cualquier caso, se considerará razonable una tasa de rendimiento del capital que no supere el tipo *swap* pertinente más una prima de 100 puntos básicos;
 - b) 50 % de los costes subvencionables.
5. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, para las ayudas que no superen los 2,5 millones EUR por proyecto, las ayudas deben concederse hasta una intensidad máxima del 50 % de los costes subvencionables.

Subsección B.

Ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable y de equipo para el transporte multimodal sostenible*Artículo 14***Ayudas para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable**

1. Los regímenes de ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del TFUE y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Serán costes subvencionables todos los costes de inversión relacionados con la adquisición de vehículos nuevos o de segunda mano para el transporte por ferrocarril o vía navegable, sin incluir cualquier otra ayuda recibida. Podrán incluirse en estos costes, en particular, el precio del vehículo y los costes de la entrega. Los costes de los estudios de diseño, consultoría o ingeniería serán subvencionables siempre que estén vinculados a las inversiones mencionadas en el presente artículo y formen parte de las mismas. Los buques especialmente contruidos para realizar operaciones de remolque (remolcadores) no serán subvencionables.
3. Las ayudas deberán concederse a:
 - a) los nuevos entrantes en el sector ferroviario; o
 - b) las empresas ferroviarias, los transportistas por vía navegable o a las empresas arrendadoras de los sectores del ferrocarril y las vías navegables, siempre que dichas empresas sean pymes o pequeñas empresas de mediana capitalización.
4. La ayuda deberá adoptar la forma de garantía al comprador del vehículo para el transporte por ferrocarril o vía navegable. Las garantías deberán concederse directamente a los beneficiarios finales o a las entidades de crédito y demás entidades financieras en tanto que intermediarios financieros, siempre que el beneficiario conserve la libertad de elección del intermediario financiero. El intermediario financiero debe poder demostrar 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.
5. Las garantías deberán concederse 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 deberá superar los costes subvencionables. La garantía no deberá ser superior al 80 % del préstamo subyacente. Las garantías públicas deberán concederse a cambio de una tasa de al menos cincuenta puntos básicos si la calificación crediticia de la deuda soberana del Estado miembro de concesión es igual a AAA-A.
6. La duración de la garantía deberá limitarse a un máximo de quince años.
7. Las ayudas para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable podrán acumularse con las ayudas a la interoperabilidad o las ayudas para la adaptación técnica y la modernización si los costes netos adicionales de la interoperabilidad a que se refiere el artículo 16, apartado 6, del presente Reglamento, o las inversiones para la modernización y la adaptación técnica a que se refiere el artículo 17, apartado 6, del presente Reglamento, no se pueden considerar parte de los costes subvencionables establecidos en el apartado 2.

*Artículo 15***Ayudas para la adquisición de unidades de carga intermodal o grúas de a bordo de buques**

1. Los regímenes de ayudas a la inversión para la adquisición de unidades de carga intermodal o grúas de a bordo de buques (nuevos o de segunda mano) serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del TFUE y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Las ayudas deberán concederse a las empresas que adquieran las unidades de carga intermodal y grúas de a bordo de buques.

3. Serán subvencionables los costes siguientes:
 - a) respecto de las unidades de carga intermodales: la diferencia de coste entre las unidades de transporte utilizadas exclusivamente para el transporte por carretera y las unidades de carga intermodal que puedan ser objeto de transbordo para realizar un transporte multimodal sostenible;
 - b) respecto de las grúas a bordo de buques: el precio total de adquisición.
4. Entre los costes subvencionables estarán incluidos los estudios de viabilidad, así como los costes de planificación e instalación.
5. El importe de la ayuda no podrá superar una intensidad de ayuda del 40 % de los costes subvencionables en los supuestos contemplados en el apartado 3, letra a), y del 20 % de los costes subvencionables en el supuesto contemplado en el apartado 3, letra b).

Subsección C

Ayudas a la inversión en la interoperabilidad y para la adaptación técnica y la modernización

Artículo 16

Ayudas a la interoperabilidad

1. Los regímenes de ayudas a las inversiones en activos que contribuyan a que el tráfico discurra de manera ininterrumpida entre redes nacionales o modos de transporte serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del TFUE y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I del presente Reglamento.
2. Las ayudas deberán concederse a los propietarios de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable, a los transportistas y a los operadores de transporte con el fin de realizar las inversiones a que se refiere el apartado 3 en los sectores del transporte terrestre sostenible.
3. Serán subvencionables los proyectos de inversión siguientes:
 - 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) incluso cuando se combine con el sistema global de comunicaciones móviles para ferrocarriles (GSM-R, por sus siglas en inglés) 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 ⁽²⁸⁾;
 - b) el acoplamiento automático digital (DAC, por sus siglas en inglés) ⁽²⁹⁾;
 - 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 el transporte de unidades de carga intermodales;

⁽²⁸⁾ 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).

⁽²⁹⁾ 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. No solo aumentará la eficiencia gracias a los procesos de automatización, sino que también garantizará un abastecimiento energético suficiente para las aplicaciones telemáticas, así como la seguridad de la comunicación de datos en todo el tren.

- j) las tecnologías clave necesarias para la implantación de SIF, como la plataforma europea SIF, 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 del transporte de mercancías, en la medida en que contribuyan a que el tráfico discorra de manera ininterrumpida entre los distintos modos de transporte, en particular los sistemas de identificación, seguimiento y trazabilidad multimodal y las plataformas de intercambio de datos multimodales, a excepción de las inversiones en aplicaciones para la prestación de servicios a los pasajeros, como los sistemas que proporcionan información antes y durante el viaje, los sistemas de reserva y pago o los sistemas de gestión de equipajes y conexiones entre trenes u otros medios de transporte de pasajeros.

4. Serán costes subvencionables todos los costes necesarios para la ejecución de los proyectos de inversión a que se refiere el apartado 3. Estos costes comprenderán los costes necesarios para la adquisición e instalación de la tecnología pertinente, los costes de gestión del proyecto y los costes de entrega. Asimismo, serán subvencionables los costes relacionados con estudios, ensayos y homologaciones, así como las instalaciones piloto y los prototipos para la aplicación de la tecnología pertinente en el nivel 9 de desarrollo de la tecnología ⁽³⁰⁾. Los costes de mantenimiento no serán subvencionables. Los activos que se financien con la ayuda podrán ser nuevos o de segunda mano. Por lo que se refiere a las inversiones en interoperabilidad relacionadas con el ERTMS, serán subvencionables los costes relacionados con la integración en dicho sistema de las funciones del Sistema Mundial de Navegación por Satélite Europeo (GNSS). Asimismo, serán subvencionables los costes relacionados con los equipos GSM-R utilizados en combinación con equipos FRMCS. Los costes relacionados con las inversiones en equipos GSM-R utilizados de forma independiente serán subvencionables únicamente cuando se hayan contraído hasta el 31 de diciembre de 2031.

5. La intensidad de la ayuda no deberá superar:

- a) del 90 % de los costes subvencionables en el caso de los proyectos de inversión a que se refiere el apartado 3, letras a) y b);
- b) del 50 % de los costes subvencionables en el caso de los proyectos de inversión a que se refiere el apartado 3, letras c) a k).

6. Por lo que se refiere a las inversiones en interoperabilidad en vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable, unidades de carga intermodal o grúas de a bordo de buques cuya adquisición esté prevista, los costes subvencionables se limitarán a los costes netos adicionales de la interoperabilidad, siempre que dichos costes no estén ya subvencionados por ninguna otra forma de ayuda, en particular con arreglo a los artículos 14 y 15. Los costes netos adicionales de la interoperabilidad se calcularán como la diferencia entre, por una parte, el coste total de la adquisición del vehículo para el transporte por ferrocarril o vía navegable, la unidad de carga intermodal o la grúa a bordo de un buque cuya adquisición esté prevista y al que se aplique dicha inversión en interoperabilidad y, por otra parte, el coste total de la adquisición del mismo vehículo, la misma unidad de carga intermodal, la misma grúa de a bordo de un buque o un activo similar sin la inversión en interoperabilidad (supuesto contrario).

7. Durante al menos cinco años después de la concesión de la ayuda, los acuerdos contractuales para la enajenación o la cesión del uso a título oneroso (como el arrendamiento) de activos respecto de los que se reciban ayudas a la interoperabilidad deberán incluir una cláusula en la que se especifique que la inversión que contribuye a la interoperabilidad del activo en cuestión se financió con una ayuda estatal. Los acuerdos contractuales deberán especificar asimismo las obligaciones correspondientes establecidas en el apartado 9, cuando proceda, y el importe de la ayuda.

8. La inversión deberá ejecutarse y finalizarse al menos un año antes de la fecha en que la inversión objeto de la ayuda pase a ser obligatoria en toda la Unión.

9. Los elementos del material rodante que se beneficien de la inversión objeto de la ayuda deberán 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 ⁽³¹⁾, durante al menos cinco años a partir de la ejecución de la inversión

⁽³⁰⁾ Comunicación de la Comisión titulada «Marco sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación», nota a pie de página n.º 60 (DO C 414 de 28.10.2022, p. 1). Véase también la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, el Consejo, el Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones titulada «Estrategia europea para las tecnologías facilitadoras esenciales: un puente al crecimiento y el empleo» [COM(2012) 341 final].

⁽³¹⁾ 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).

Artículo 17

Ayudas a la inversión para la adaptación técnica y la modernización en los sectores del transporte terrestre sostenible

1. Los regímenes de ayudas a la inversión en activos que contribuyan a la adaptación técnica y la modernización en los sectores del transporte terrestre sostenible serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del TFUE y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Las ayudas deberán concederse a los propietarios de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable, a los transportistas y a los operadores de transporte con el fin de realizar las inversiones a que se refiere el apartado 3 en los sectores del transporte terrestre sostenible.
3. Serán subvencionables los proyectos de inversión siguientes:
 - a) la retroadaptación o renovación del material rodante;
 - b) la retroadaptación o renovación de los buques de navegación interior, por ejemplo, para mejorar la hidrodinámica y la eficiencia;
 - c) la retroadaptación o renovación del equipo para el transporte multimodal sostenible;
 - d) la adaptación técnica del material rodante y los buques de navegación interior a nuevos tipos de mercancías;
 - e) las aplicaciones telemáticas y otros programas informáticos del transporte de mercancías en los sectores del ferrocarril y las vías navegables no amparados por el artículo 16, como los sistemas que proporcionan información exclusivamente de un modo de transporte o los sistemas digitales de reserva y pago que no contribuyan a que el tráfico discorra de manera ininterrumpida, a excepción de las inversiones en aplicaciones para la prestación de servicios a los pasajeros, como los sistemas que proporcionan información antes y durante el viaje, los sistemas de reserva y pago o los sistemas de gestión de equipajes y conexiones entre trenes u otros medios de transporte de pasajeros;
 - f) los programas informáticos de previsión del tráfico (hora estimada de salida/hora estimada de llegada) y programas informáticos de optimización de rutas;
 - g) los sistemas digitales que supervisan el tiempo de trabajo y los períodos de descanso en las operaciones de transporte ferroviario.
4. Serán costes subvencionables todos los costes necesarios para la ejecución de las inversiones. Podrán incluirse en estos costes, en particular, los costes necesarios de la adquisición e instalación de la tecnología pertinente, los costes relacionados con las mejoras de tecnología ya instalada, los costes de gestión del proyecto y los costes de entrega. Serán subvencionables los costes relacionados con estudios, ensayos y homologaciones, así como las instalaciones piloto y los prototipos para la aplicación de la tecnología pertinente en el nivel 9 de desarrollo de la tecnología ⁽³²⁾. Los costes de mantenimiento no serán subvencionables. Los activos que se financien con la ayuda podrán ser nuevos o de segunda mano.
5. La intensidad de la ayuda no deberá superar el 30 % de los costes subvencionables.
6. Por lo que se refiere a las inversiones en vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable o en equipo para el transporte multimodal sostenible cuya adquisición esté prevista, los costes subvencionables se limitarán a los costes netos adicionales de la adaptación técnica y la modernización, siempre que dichos costes no estén ya subvencionados por ninguna otra forma de ayuda, en particular con arreglo a los artículos 14 y 15. Los costes netos adicionales de la adaptación técnica y la modernización se calcularán como la diferencia entre, por una parte, el coste total de la adquisición del vehículo para el transporte por ferrocarril o vía navegable o el equipo para el transporte multimodal sostenible cuya adquisición esté prevista y al que se aplique dicha inversión y, por otra parte, el coste total de la adquisición del mismo activo u otro similar que precise de adaptación técnica y modernización en el supuesto contrario.

⁽³²⁾ Comunicación de la Comisión titulada «Marco sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación», nota a pie de página n.º 60 (DO C 414 de 28.10.2022, p. 1). Véase también la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, el Consejo, el Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones titulada «Estrategia europea para las tecnologías facilitadoras esenciales: un puente al crecimiento y el empleo» [COM(2012) 341 final].

7. Durante al menos cinco años después de la concesión de la ayuda, los acuerdos contractuales para la enajenación o la cesión del uso a título oneroso de activos respecto de los que se reciban ayudas para la adaptación técnica y la modernización de los vehículos y del equipo para el transporte multimodal sostenible deberán incluir una cláusula en la que se especifique que la adaptación o modernización del activo en cuestión se financió con una ayuda estatal y el importe la ayuda.

8. La inversión deberá ejecutarse y finalizarse al menos un año antes de la fecha en que la inversión objeto de la ayuda pase a ser obligatoria en toda la UE.

CAPÍTULO III

SEGUIMIENTO

Artículo 18

Revocación de la exención por categoría

Cuando un Estado miembro conceda una ayuda supuestamente exenta de la obligación de notificación en virtud del presente Reglamento sin cumplir las condiciones establecidas en los capítulos I y II, la Comisión, tras haber ofrecido a dicho Estado miembro la posibilidad de dar a conocer su opinión, podrá adoptar una decisión en la que se disponga que la totalidad o algunas de las futuras medidas de ayuda adoptadas por el Estado miembro de que se trate, que de otro modo cumplirían los requisitos del presente Reglamento, deberán notificarse a la Comisión de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del TFUE. Las medidas que deberán notificarse podrán limitarse a aquellas por las que se concedan determinados tipos de ayuda o en favor de determinados beneficiarios, o a las medidas de ayuda adoptadas por determinadas autoridades del Estado miembro de que se trate.

Artículo 19

Comunicación de información

Los Estados miembros notificarán a la Comisión los datos siguientes:

- a) a través del sistema de notificación electrónica de la Comisión, información resumida sobre cada medida de ayuda exenta con arreglo al presente Reglamento en el formato normalizado establecido en el anexo II, junto con un enlace que permita acceder al texto completo de la medida de ayuda, incluidas sus modificaciones, en un plazo de veinte días hábiles a partir de su entrada en vigor;
- b) un informe anual, conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 794/2004 de la Comisión⁽³³⁾, en formato electrónico, sobre la aplicación del presente Reglamento, que contenga la información indicada en dicho Reglamento en relación con cada año o cada parte del año en que sea aplicable el presente Reglamento.

Artículo 20

Evaluación

1. El presente Reglamento será aplicable únicamente a los regímenes de ayudas que sean objeto de una evaluación *ex post* con arreglo al apartado 2, durante un plazo máximo de seis meses a partir de su entrada en vigor, o durante un plazo más largo que la Comisión decida establecer tras haber examinado el plan de evaluación elaborado para un régimen determinado, de conformidad con el apartado 8.

⁽³³⁾ 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/oj>).

2. Los regímenes de ayudas serán objeto de una evaluación *ex post* si el presupuesto para ayuda estatal o el gasto contabilizado superan los 150 millones EUR en un año determinado o los 750 millones EUR a lo largo de su duración total. La duración total será la duración combinada del régimen y cualquier régimen predecesor que abarque un objetivo y una zona geográfica similares, a partir del 30 de marzo de 2026. Las evaluaciones *ex post* serán necesarias únicamente para los regímenes de ayuda cuya duración total sea superior a tres años a partir de 30 de marzo de 2026.

3. El requisito de evaluación *ex post* podrá no aplicarse a los regímenes de ayudas que sean sucesores inmediatos de un régimen que cubra un objetivo y una zona geográfica similares que haya sido objeto de una evaluación y respecto del que se haya emitido un informe de evaluación final, sin resultados negativos, con arreglo a un plan de evaluación aprobado por la Comisión. Cuando el informe de evaluación final de un régimen no sea conforme al plan de evaluación aprobado, dicho régimen se suspenderá con efecto inmediato. Los regímenes de ayudas sucesores de un régimen así suspendido no se beneficiarán de la exención por categorías.

4. El plan de evaluación deberá incluir como mínimo los elementos siguientes: i) los objetivos del régimen de ayudas que debe evaluarse; ii) las cuestiones relativas a la evaluación; iii) los indicadores de resultados; iv) el método previsto para llevar a cabo la evaluación; v) los requisitos en materia de recogida de datos; vi) el calendario propuesto de la evaluación (incluida la fecha de presentación de los informes intermedio y final de evaluación); vii) la descripción del organismo independiente encargado de la evaluación o los criterios que se utilizarán para su selección; y viii) las modalidades para garantizar la publicidad de la evaluación.

5. La evaluación *ex post* tendrá por objeto comprobar si se han confirmado las hipótesis y condiciones para la compatibilidad del régimen, en particular la necesidad y la eficacia de la medida de ayuda a la luz de sus objetivos generales y específicos. La evaluación *ex post* también valorará el impacto del régimen en la competencia y los intercambios comerciales.

6. La evaluación *ex post* deberá llevarse a cabo sobre la base de un plan de evaluación aprobado por la Comisión.

7. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el proyecto de plan de evaluación para los regímenes de ayudas sujetos al requisito de evaluación con arreglo al apartado 2:

- a) en un plazo de veinte días hábiles tras la entrada en vigor del régimen, si el presupuesto para ayuda estatal del régimen supera los 150 millones EUR en un año determinado o los 750 millones EUR a lo largo de su duración total;
- b) en un plazo de treinta días hábiles a partir de un cambio importante que aumente el presupuesto del régimen a más de 150 millones EUR en un año determinado o de EUR 750 millones EUR a lo largo de la duración total del régimen;
- c) en un plazo de treinta días hábiles a partir del registro en la contabilidad oficial de gastos del régimen superiores a 150 millones EUR en cualquier año.

8. El proyecto de plan de evaluación se ajustará a la metodología común para la evaluación de las ayudas estatales adoptada por la Comisión. En la decisión por la que se apruebe el plan de evaluación, la Comisión podrá optar por prorrogar el período máximo inicial de seis meses. Los Estados miembros publicarán el plan de evaluación aprobado por la Comisión.

9. La evaluación *ex post* será efectuada por un experto independiente de la autoridad que concede la ayuda basándose en el plan de evaluación. Por cada evaluación se realizará al menos un informe de evaluación intermedio y otro final. Los Estados miembros publicarán ambos informes.

10. El informe de evaluación final se presentará a la Comisión 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 describirá de qué manera se han tenido en cuenta los resultados de la evaluación.

Artículo 21

Seguimiento

1. A fin de permitir a la Comisión controlar las ayudas exentas de notificación en virtud del presente Reglamento, los Estados miembros conservarán registros detallados de la información y la documentación justificativa necesarias para determinar el cumplimiento de todas las condiciones establecidas en el presente Reglamento. Estos registros se conservarán durante diez años a partir de la fecha de concesión de la ayuda *ad hoc* o de la última ayuda individual en virtud del régimen.

2. En el caso de regímenes consistentes en ayudas fiscales, tales como los basados en las declaraciones tributarias de los beneficiarios, y cuando no exista una verificación previa de que se cumplen todas las condiciones de compatibilidad para cada beneficiario, los Estados miembros verificarán regularmente, al menos una vez *a posteriori* y por muestreo, que se cumplen todas las condiciones de compatibilidad y extraerán las conclusiones necesarias. Los Estados miembros conservarán registros detallados de dichas verificaciones durante al menos diez años a partir de la fecha de su realización.

3. La Comisión podrá solicitar a cada Estado miembro toda la información y la documentación que la Comisión considere necesarias para controlar la aplicación del presente Reglamento, incluida la información a que se refieren los apartados 1 y 2. El Estado miembro de que se trate proporcionará a la Comisión, en un plazo de veinte días hábiles desde la recepción de la solicitud o en un plazo más largo si así se prevé en la solicitud, la información y la documentación justificativa solicitadas.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 22

Disposiciones transitorias

1. El presente Reglamento será aplicable a las ayudas individuales concedidas antes de su entrada en vigor siempre que la ayuda cumpla todas las condiciones en él establecidas, a excepción del artículo 9.

2. La Comisión, teniendo en cuenta los marcos, directrices y comunicaciones pertinentes por ella adoptados, evaluará las ayudas que no cumplan las condiciones previstas en el presente Reglamento para quedar exentas de la obligación de notificación.

3. Al término del período de aplicación del presente Reglamento, los regímenes de ayudas exentas de la obligación de notificación en virtud del mismo seguirán estándolo durante un período de seis meses.

Las normas establecidas en el presente Reglamento podrán seguir aplicándose después de su período de validez a las ayudas concedidas en virtud de los fondos de la Unión ejecutados mediante gestión compartida para el período de programación 2028-2034.

*Artículo 23***Entrada en vigor y aplicación**

El presente Reglamento entrará en vigor el 30 de marzo de 2026.

Será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2034.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 16 de marzo de 2026.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

DEFINICIÓN DE PYME*Artículo 1***Empresa**

Se considerará empresa toda entidad, independientemente de su forma jurídica, que ejerza una actividad económica. En particular, se considerarán empresas los trabajadores por cuenta propia y las empresas familiares que ejerzan una actividad artesanal u otras actividades, las sociedades personalistas y las asociaciones que ejerzan una actividad económica de forma regular.

*Artículo 2***Efectivos y límites financieros que definen las categorías de empresas**

1. La categoría de microempresas y pequeñas y medianas empresas (pymes) está constituida por las empresas que ocupan a menos de 250 personas y cuyo volumen de negocios anual no excede de 50 millones EUR o cuyo balance general anual no supera los 43 millones EUR.
2. Dentro de la categoría de las pymes, se define «pequeña empresa» como una empresa que ocupa a menos de 50 personas y cuyo volumen de negocios anual o cuyo balance general anual no supera los 10 millones EUR.
3. Dentro de la categoría de las pymes, se define «microempresa» como una empresa que ocupa a menos de 10 personas y cuyo volumen de negocios anual o cuyo balance general anual no supera los 2 millones EUR.

*Artículo 3***Tipos de empresas considerados para el cálculo de los efectivos y los importes financieros**

1. Es una «empresa autónoma» la que no puede calificarse ni como empresa asociada a tenor del apartado 2, ni como empresa vinculada a tenor del apartado 3.
2. Son «empresas asociadas» todas las empresas a las que no se puede calificar como empresas vinculadas a tenor del apartado 3 y entre las cuales existe la relación siguiente: una empresa (empresa participante) posee, por sí sola o conjuntamente con una o más empresas vinculadas, a tenor del apartado 3, el 25 % o más del capital o de los derechos de voto de otra empresa (empresa participada).

Una empresa podrá, no obstante, estar clasificada como autónoma, sin empresas asociadas, aunque las siguientes categorías de inversores alcancen o superen el límite máximo del 25 %, a condición de que entre estos, individual o conjuntamente, y la empresa en cuestión no existan los vínculos descritos en el apartado 3:

- a) sociedades públicas de participación, sociedades de capital riesgo, personas físicas o grupos de personas físicas que realicen una actividad regular de inversión en capital riesgo (inversores providenciales) e inviertan fondos propios en empresas sin cotización bursátil, siempre y cuando la inversión de dichos inversores providenciales en la misma empresa sea inferior a 1 250 000 EUR;
- b) universidades o centros de investigación sin ánimo de lucro;
- c) inversores institucionales, incluidos los fondos de desarrollo regional;
- d) autoridades locales autónomas con un presupuesto anual de menos de 10 millones EUR y una población inferior a 5 000 habitantes.

3. Son «empresas vinculadas» las empresas entre las cuales existe alguna de las siguientes relaciones:
- una empresa posee la mayoría de los derechos de voto de los accionistas o socios de otra empresa;
 - una empresa tiene derecho a nombrar o revocar a la mayoría de los miembros del órgano de administración, dirección o control de otra empresa;
 - una empresa tiene derecho a ejercer una influencia dominante sobre otra, en virtud de un contrato celebrado con ella o de una disposición de sus estatutos o su escritura de constitución;
 - una empresa, accionista o partícipe de otra, controla sola, en virtud de un acuerdo celebrado con otros accionistas o partícipes de la segunda empresa, la mayoría de los derechos de voto de sus accionistas o partícipes.

Se presumirá que no existe influencia dominante cuando los inversores enumerados en el apartado 2, párrafo segundo, no tengan implicación directa o indirecta en la gestión de la empresa en cuestión, sin perjuicio de los derechos que les correspondan en su calidad de accionistas.

Las empresas que mantengan cualquiera de las relaciones contempladas en el párrafo primero a través de otra u otras empresas, o con los inversores enumerados en el apartado 2, se considerarán también vinculadas.

Asimismo, se considerarán empresas vinculadas las que mantengan alguna de dichas relaciones a través de una persona física o un grupo de personas físicas que actúen de común acuerdo, si dichas empresas ejercen su actividad o parte de la misma en el mismo mercado de referencia o en mercados contiguos.

Se considerará «mercado contiguo» el mercado de un producto o servicio que precede o sucede inmediatamente al mercado en cuestión en la cadena de suministro.

4. A excepción de los casos citados en el apartado 2, párrafo segundo, una empresa no podrá ser considerada pyme si el 25 % o más de su capital o de sus derechos de voto están controlados, directa o indirectamente, por uno o más organismos públicos, conjunta o individualmente.

5. Las empresas podrán efectuar una declaración relativa a su calificación como empresa autónoma, asociada o vinculada, así como a los datos relativos a los límites enunciados en el artículo 2. Podrá efectuarse esta declaración aunque el capital esté distribuido de tal forma que no se pueda determinar con precisión quién lo posee, en cuyo caso la empresa podrá declarar de buena fe que puede presumir legítimamente que no está participada en más de un 25 % por otra empresa u otras empresas vinculadas entre sí. Tales declaraciones no eximen de los controles y verificaciones previstos por las normativas nacionales o de la Unión Europea.

Artículo 4

Datos que hay que tener en cuenta para calcular los efectivos, los importes financieros y el período de referencia

1. Los datos seleccionados para el cálculo de los efectivos y los importes financieros serán los correspondientes al último ejercicio contable cerrado y se calcularán sobre una base anual. Se tendrán en cuenta a partir de la fecha en la que se cierran las cuentas. El total del volumen de negocios se calculará sin el impuesto sobre el valor añadido (IVA) ni impuestos indirectos.

2. Cuando, en la fecha de cierre de las cuentas, una empresa constate que se han excedido en un sentido o en otro, y sobre una base anual, los límites de efectivos o financieros enunciados en el artículo 2, esta circunstancia solo le hará adquirir o perder la calidad de mediana o pequeña empresa, o de microempresa, si este exceso se produce en dos ejercicios consecutivos.

3. En empresas de nueva creación que no hayan cerrado aún sus cuentas, se utilizarán datos basados en estimaciones de buena fe realizadas durante el ejercicio financiero.

*Artículo 5***Efectivos**

Los efectivos corresponderán al número de unidades de trabajo anual (UTA), es decir, al número de personas que trabajan en la empresa en cuestión o por cuenta de dicha empresa a tiempo completo durante todo el año de que se trate. El trabajo de las personas que no trabajan todo el año, o trabajan a tiempo parcial, independientemente de la duración de su trabajo, o el trabajo estacional se computarán como fracciones de UTA. En los efectivos se incluirán las categorías siguientes:

- a) asalariados;
- b) personas que trabajen para la empresa, que tengan con ella un vínculo de subordinación y estén asimiladas a asalariados con arreglo al Derecho nacional;
- c) propietarios que dirijan su empresa;
- d) socios que ejerzan una actividad regular en la empresa y disfruten de ventajas financieras por parte de la empresa.

Los aprendices o alumnos de formación profesional con contrato de aprendizaje o formación profesional no se contabilizarán dentro de los efectivos. No se contabilizará la duración de los permisos de maternidad o de los permisos parentales.

*Artículo 6***Determinación de los datos de la empresa**

1. En el caso de las empresas autónomas, los datos, incluidos los efectivos, se determinarán únicamente sobre la base de las cuentas de dicha empresa.
2. Los datos, incluidos los efectivos, de una empresa con empresas asociadas o vinculadas se determinarán sobre la base de las cuentas y demás datos de la empresa, o bien, si existen, sobre la base de las cuentas consolidadas de la empresa, o de las cuentas consolidadas en las cuales la empresa esté incluida por consolidación.

A los datos contemplados en el párrafo primero se agregarán los datos de las empresas asociadas con la empresa en cuestión como participantes o participadas inmediatas. La agregación será proporcional al porcentaje de participación en el capital o en los derechos de voto (el más elevado de estos dos porcentajes). En caso de participaciones cruzadas, se aplicará el porcentaje más elevado.

A los datos contemplados en los párrafos primero y segundo se añadirá el 100 % de los datos de las empresas que puedan estar directa o indirectamente vinculadas a la empresa en cuestión y que no hayan sido incluidas en las cuentas por consolidación.

3. A efectos de la aplicación del apartado 2, los datos de las empresas asociadas con la empresa en cuestión resultan de sus cuentas y otros datos, consolidados si existen, a los cuales se habrá de añadir el 100 % de los datos de las empresas vinculadas a estas empresas asociadas, salvo si sus datos contables ya se hubiesen incluido por consolidación.

A efectos de la aplicación del apartado 2, los datos de las empresas vinculadas a la empresa en cuestión han de proceder de sus cuentas y otros datos, consolidados si existen. A estos se habrán de agregar proporcionalmente los datos de las empresas que puedan estar asociadas a estas empresas vinculadas, como participantes o participadas, salvo si se hubieran incluido ya en las cuentas consolidadas en una proporción por lo menos equivalente al porcentaje definido en el apartado 2, párrafo segundo.

4. Cuando en las cuentas consolidadas no consten los efectivos de una empresa dada, se calcularán agregando de manera proporcional los datos relativos a las empresas con las cuales la empresa esté asociada, y añadiendo los relativos a las empresas a las que esté vinculada.

ANEXO II

INFORMACIÓN RELATIVA A LAS AYUDAS ESTATALES EXENTAS EN VIRTUD DE LAS CONDICIONES DEL PRESENTE REGLAMENTO

PARTE I – se ha de facilitar mediante el sistema de notificación electrónica de la Comisión, tal como se establece en el artículo 19.

Referencia de la ayuda	<i>(a completar por la Comisión)</i>	
Estado miembro	.....
Número de referencia del Estado miembro	.....
Región	Nombre de la región o regiones [NUTS] ⁽¹⁾	Carácter de ayuda regional ⁽²⁾
Autoridad que concede la ayuda	Nombre	.....
	Dirección postal Dirección web	..........
Título de la medida de ayuda	.....
Base jurídica nacional (referencia a la publicación oficial nacional pertinente)	.....
Enlace web al texto completo de la medida de ayuda	.....
Tipo de medida	<input type="checkbox"/> Régimen	Nombre del beneficiario y del grupo ⁽³⁾ al que pertenece
	<input type="checkbox"/> Ayuda <i>ad hoc</i>	
Modificación de un régimen de ayudas o de una ayuda <i>ad hoc</i> existente	Referencia de la ayuda de la Comisión SA.	
	<input type="checkbox"/> Prórroga	
	<input type="checkbox"/> Modificación	
Duración ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Régimen	dd/mm/aaaa a dd/mm/aaaa
Fecha de concesión	<input type="checkbox"/> Ayuda <i>ad hoc</i>	dd/mm/aaaa
Sector(es) económico(s) concernido(s)	<input type="checkbox"/> Todos los sectores económicos con derecho a recibir ayudas	
	<input type="checkbox"/> Ayuda limitada a sectores específicos: Especifíquese a nivel de grupo de la NACE ⁽⁵⁾
Tipo de beneficiario	<input type="checkbox"/> Pyme	
	<input type="checkbox"/> Pequeñas empresas de mediana capitalización	
	<input type="checkbox"/> Grandes empresas	
Número estimado de beneficiarios:	<input type="checkbox"/> hasta 10 <input type="checkbox"/> entre 11 y 50 <input type="checkbox"/> entre 51 y 100 <input type="checkbox"/> entre 101 y 500 <input type="checkbox"/> entre 501 y 1 000 <input type="checkbox"/> más de 1 000	

Presupuesto	Importe total anual del presupuesto previsto con arreglo al régimen ⁽⁶⁾	Moneda nacional ... (valores enteros)	
	Importe global de la ayuda <i>ad hoc</i> concedida a la empresa ⁽⁷⁾	Moneda nacional ... (valores enteros)	
Instrumento de ayuda	<input type="checkbox"/> Subvención/bonificación de intereses		
	<input type="checkbox"/> Préstamo/anticipos reembolsables		
	<input type="checkbox"/> Garantía (cuando proceda, con la referencia a la decisión de la Comisión) ⁽⁸⁾ Referencia a la decisión de la Comisión: SA		
	<input type="checkbox"/> Ventaja fiscal o exención fiscal		
	<input type="checkbox"/> Inversiones en capital o inversiones en cuasicapital		
	<input type="checkbox"/> Otro (<i>especifíquese</i>) Indíquese en qué categoría general de las que figuran a continuación podría encajar mejor según su efecto o función: <input type="checkbox"/> Subvención <input type="checkbox"/> Préstamo <input type="checkbox"/> Garantía <input type="checkbox"/> Ventaja fiscal <input type="checkbox"/> Inversiones en capital o inversiones en cuasicapital		
<input type="checkbox"/> Si se cofinancia mediante un fondo o fondos de la UE	Nombre del fondo o fondos de la UE:	Importe de la ayuda (por fondo de la UE)	Moneda nacional ... (valores enteros)

⁽¹⁾ NUTS: Nomenclatura de las Unidades Territoriales Estadísticas. Normalmente, la región se especifica en el nivel 2.

⁽²⁾ Artículo 107, apartado 3, letra a), del TFUE (estatus «A»); artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE (estatus «C»); zonas no asistidas, es decir, zonas que no pueden acogerse a ayudas regionales (estatus «N»).

⁽³⁾ A efectos de las normas sobre competencia establecidas en el TFUE y a efectos del presente Reglamento, debe entenderse por «empresa» toda entidad que ejerza una actividad económica, con independencia de su naturaleza jurídica y de su modo de financiación. El Tribunal de Justicia ha dictaminado que las entidades que están controladas (de hecho o de Derecho) por una misma entidad deben considerarse una sola empresa.

⁽⁴⁾ Período durante el cual la autoridad que concede la ayuda puede comprometerse a concederla.

⁽⁵⁾ NACE Rev. 2.1 es la Nomenclatura Estadística de Actividades Económicas de la Comunidad Europea. Por lo general, el sector se especificará a nivel de grupo.

⁽⁶⁾ Si se trata de un régimen de ayudas: indíquese el importe total anual del presupuesto previsto con arreglo al régimen o la pérdida fiscal anual estimada en relación con todos los instrumentos de ayuda incluidos en el régimen.

⁽⁷⁾ Si se trata de la concesión de una ayuda *ad hoc*: indíquese el importe global de la ayuda o la pérdida fiscal global.

⁽⁸⁾ En su caso, referencia a la decisión de la Comisión por la que se aprueba el método de cálculo del equivalente de subvención bruto, en consonancia con el artículo 5, apartado 2, letra d), del presente Reglamento.

PARTE II – se ha de facilitar mediante el sistema de notificación electrónica de la Comisión, tal como se establece en el artículo 19.

(Indíquese en virtud de qué disposición del presente Reglamento se aplica la medida de ayuda).

Objetivo principal	Intensidad de ayuda máxima en % de los costes subvencionables	Importe máximo de la ayuda en moneda nacional (en importes totales)
Régimen de ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte (artículo 10)	... (por régimen y año)	...

Objetivo principal		Intensidad de ayuda máxima en % de los costes subvencionables	Importe máximo de la ayuda en moneda nacional (en importes totales)
Régimen de ayudas de funcionamiento para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril y vía navegable (artículo 11)	Primer año de funcionamiento	...	.....
	Segundo año de funcionamiento	...	
	Tercer año de funcionamiento	...	
	Cuarto año de funcionamiento	...	
	Quinto año de funcionamiento	...	
Régimen de ayudas a la inversión en relación con instalaciones de servicio ferroviario, instalaciones de vía navegable e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril o vía navegable (artículo 12)		... (por proyecto)	....
Ayudas <i>ad hoc</i> a la inversión en relación con terminales de transporte de mercancías por ferrocarril o vía navegable (artículo 12)		... (por proyecto)	...
Régimen de ayudas a la inversión en relación con apartaderos privados (artículo 13)		... (por proyecto)	....
Régimen de ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vía navegable (artículo 14)		... (del préstamo subyacente)	....
Régimen de ayudas a la inversión para la adquisición de unidades de carga intermodal o grúas de a bordo de buques (artículo 15)	Unidades de carga intermodal	...	....
	Grúas de a bordo de buques	...	
Régimen de ayudas a la inversión en la interoperabilidad (artículo 16)	Proyectos de inversión a que se refiere el apartado 3, letras a) y b)	...	...
	Proyectos de inversión a que se refiere el apartado 3, letras c) a j)	...	
Regímenes de ayudas a la inversión para la adaptación técnica y la modernización en los sectores del transporte terrestre sostenible (artículo 17)		...	....

ANEXO III

DISPOSICIONES APLICABLES A LA PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN CON ARREGLO A LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 9, APARTADO 1, LETRA C), Y APARTADO 2

Se publicará la siguiente información sobre cada ayuda concedida, tal como se establece en el artículo 9, apartado 1, letra c):

- a) nombre del beneficiario;
- b) identificador del beneficiario;
- c) tipo de empresa (pyme, pequeña empresa de mediana capitalización o gran empresa) en el momento de concesión de la ayuda;
- d) región en la que está establecido el beneficiario, a nivel NUTS 2 ⁽¹⁾;
- e) sector de actividad, a nivel de grupo de la NACE ⁽²⁾;
- f) elemento de ayuda, expresado en valores enteros en moneda nacional ⁽³⁾;
- g) instrumento de ayuda ⁽⁴⁾ [subvención/bonificación de intereses, préstamo/anticipos reembolsables/subvención reembolsable, garantía, ventaja fiscal o exención fiscal, inversiones en capital o en cuasicapital, otros (*especificuense*)];
- h) fecha de concesión de la ayuda;
- i) objetivo de la ayuda;
- j) autoridad que concede la ayuda;
- k) referencia de la medida de ayuda ⁽⁵⁾.

Como se establece en el artículo 9, apartado 2, cuando los Estados miembros organicen sus sitios web exhaustivos sobre ayudas estatales de una forma que permita acceder fácilmente a la información, esta se publicará en un formato de hoja de cálculo que permita buscar, extraer y publicar fácilmente los datos en internet, por ejemplo, en formato CSV o XML. Cualquier interesado deberá poder acceder al sitio web sin restricciones. No será necesario registrarse previamente.

⁽¹⁾ NUTS: Nomenclatura de las Unidades Territoriales Estadísticas. Normalmente, la región se especifica en el nivel 2.

⁽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⁾ Para las ayudas de funcionamiento, el importe anual de la ayuda por beneficiario. Para las ayudas a la inversión, el importe de la inversión. Para las medidas contempladas en el artículo 14, el equivalente de subvención bruto.

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

⁽⁵⁾ Conforme a lo dispuesto por la Comisión con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 19 del presente Reglamento.

ANEXO IV

DEFINICIÓN DE PEQUEÑA EMPRESA DE MEDIANA CAPITALIZACIÓN

Definición de pequeña empresa de mediana capitalización

1. Empresa

Se considerará empresa toda entidad, independientemente de su forma jurídica, que ejerza una actividad económica. Se considerarán empresas las sociedades de personas y las asociaciones que ejerzan una actividad económica de forma regular.

2. Límites de efectivos y financieros

La categoría de pequeñas empresas de mediana capitalización está constituida por las empresas que no son pequeñas y medianas empresas con arreglo al anexo I, ocupan a menos de 750 personas y cuyo volumen de negocios anual no excede de 150 millones EUR o cuyo balance general anual no excede de 129 millones EUR.

3. Tipos de empresas considerados para el cálculo de los efectivos y los importes financieros

3.1. Es una «empresa autónoma» la que no puede calificarse ni como empresa asociada a tenor del punto 3.2, ni como empresa vinculada a tenor del punto 3.5.

3.2. Son «empresas asociadas» todas las empresas a las que no se puede calificar como empresas vinculadas en el sentido del punto 3.4 y los casos de empresas (participantes) que poseen, por sí solas o conjuntamente con una o más empresas vinculadas en el sentido del punto 3.5, el 25 % o más del capital o de los derechos de voto de otra empresa (empresa participada).

3.3. A excepción de los casos citados en el punto 3.4, una empresa no se considera como pequeña empresa de mediana capitalización si el 25 % o más de su capital o de sus derechos de voto están controlados, directa o indirectamente, por uno o más organismos públicos o colectividades públicas.

3.4. Como excepción a lo dispuesto en el punto 3.2, una empresa puede recibir la calificación de autónoma, sin empresas asociadas, aunque el 25 % o más de su capital o de los derechos de voto estén en manos de las categorías de inversores siguientes, y a condición de que entre estos, individual o conjuntamente, y la empresa en cuestión no existan los vínculos descritos en el punto 3.5:

- a) sociedades públicas de participación, sociedades de capital riesgo o fondos de capital inversión, personas físicas o grupos de personas físicas que realicen una actividad regular de inversión en capital riesgo (inversores providenciales) e inviertan fondos propios en empresas sin cotización bursátil, siempre y cuando la inversión de dichos inversores providenciales en la misma empresa sea inferior a 5 000 000 EUR;
- b) universidades o centros de investigación sin ánimo de lucro;
- c) inversores institucionales, incluidos los fondos de desarrollo regional;
- d) autoridades locales autónomas con un presupuesto anual de menos de 10 millones EUR y una población inferior a 5 000 habitantes.

3.5. Son «empresas vinculadas» las empresas entre las cuales existe alguna de las siguientes relaciones:

- a) una empresa posee la mayoría de los derechos de voto de los accionistas o socios de otra empresa;
- b) una empresa tiene derecho a nombrar o revocar a la mayoría de los miembros del órgano de administración, dirección o control de otra empresa;
- c) una empresa tiene derecho a ejercer una influencia dominante sobre otra, en virtud de un contrato celebrado con ella o de una disposición de sus estatutos o su escritura de constitución;

- d) una empresa, que es accionista o partícipe de otra, controla sola, en virtud de un acuerdo celebrado con otros accionistas o partícipes de la segunda empresa, la mayoría de los derechos de voto de los accionistas o partícipes de esa segunda empresa.

Hay presunción de que no existe influencia dominante, cuando los inversores enunciados en el punto 3.4 no tengan implicación directa o indirecta en la gestión de la empresa en cuestión, sin perjuicio de los derechos que les correspondan en su calidad de accionistas.

- 3.5.1. Las empresas que mantengan cualquiera de las relaciones contempladas en el punto 3.5 a través de otra u otras empresas, o con los inversores enumerados en el punto 3.4, se considerarán también vinculadas.
- 3.5.2. Se considerarán también empresas vinculadas las que mantengan alguna de las relaciones que se mencionan en el punto 3.5 a través de una persona física o un grupo de personas físicas que actúen de común acuerdo, si dichas empresas ejercen su actividad o parte de la misma en el mismo mercado de referencia o en mercados contiguos. A efectos del presente punto, se entenderá por «mercado contiguo» el mercado de un producto o servicio situado en posición directamente anterior o posterior a la del mercado en cuestión.
- 3.5.3. Cuando un fondo de inversión alternativo, tal como se define en el artículo 4, apartado 1, letra a), de la Directiva 2011/61/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, ha invertido en una empresa, no se considerarán «empresas vinculadas» a efectos del punto 3.5:
- a) dicha empresa y el fondo de inversión alternativo;
 - b) dicha empresa y el gestor del fondo de inversión alternativo;
 - c) dicha empresa y otra empresa en la que haya invertido el fondo de inversión alternativo.

El párrafo primero será aplicable siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) que el fondo de inversión alternativo, su gestor y las empresas en cuestión mantengan registros contables separados;
 - b) que el fondo de inversión alternativo y su gestor tengan una estrategia de inversión predefinida para salir de la empresa o empresas en cuestión, incluso materializando su valor mediante la venta de las empresas u otros medios.
- 3.6. Las empresas pueden efectuar una declaración relativa a su calificación como empresa autónoma, asociada o vinculada, así como a los datos relativos a los límites máximos enunciados en el punto 2. Podrá efectuarse esta declaración aunque el capital esté distribuido de tal forma que no se pueda determinar con precisión quién lo posee, en cuyo caso la empresa podrá declarar de buena fe que puede presumir legítimamente que no está participada en más de un 25 % por otra empresa u otras empresas vinculadas entre sí. Tales declaraciones no eximen de los controles y verificaciones previstos por las normativas nacionales o de la Unión.
4. Datos que hay que tener en cuenta para calcular los efectivos, los importes financieros y el período de referencia
- 4.1. Los datos seleccionados para el cálculo de efectivos y los importes financieros serán los correspondientes al último ejercicio contable cerrado y se calcularán sobre una base anual. Se tendrán en cuenta a partir de la fecha en la que se cierran las cuentas. El total de volumen de negocios se calculará sin el impuesto sobre el valor añadido (IVA) ni impuestos indirectos.
- 4.2. Cuando una empresa constate, en la fecha de cierre de las cuentas, que se han rebasado en un sentido o en otro, y sobre una base anual, los límites de efectivos o financieros enunciados en el punto 2, esta circunstancia no determinará la adquisición o pérdida de la calidad de pequeña empresa de mediana capitalización a menos que este rebasamiento se produzca en dos ejercicios consecutivos.

⁽¹⁾ Directiva 2011/61/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2011, relativa a los gestores de fondos de inversión alternativos y por la que se modifican las Directivas 2003/41/CE y 2009/65/CE y los Reglamentos (CE) n.º 1060/2009 y (UE) n.º 1095/2010 (DO L 174 de 1.7.2011, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj>).

4.3. En empresas de nueva creación que no hayan cerrado aún sus cuentas, se utilizarán datos basados en estimaciones fiables realizadas durante el ejercicio financiero.

5. Efectivos

5.1. Los efectivos corresponden al número de personas que trabajan en la empresa en cuestión o por cuenta de dicha empresa a tiempo completo durante todo el año de que se trate («unidades de trabajo anual»). El trabajo de las personas que no ejercen su actividad todo el año, o la ejercen a tiempo parcial, independientemente de la duración de su trabajo, o el trabajo estacional, se computarán como fracciones de unidades de trabajo anual. En los efectivos se contabiliza a las categorías siguientes:

- a) asalariados;
- b) personas que trabajen para la empresa, que tengan con ella un vínculo de subordinación y estén asimiladas a asalariados con arreglo al Derecho nacional;
- c) propietarios que dirijan su empresa;
- d) socios que ejerzan una actividad regular en la empresa y disfruten de ventajas financieras por parte de la empresa.

5.2. Los aprendices o alumnos de formación profesional con contrato de aprendizaje o formación profesional no se contabilizarán dentro de los efectivos. No se contabilizará la duración de los permisos de maternidad o de los permisos parentales.

6. Determinación de los datos de la empresa

6.1. En el caso de las empresas autónomas, los datos, incluidos los efectivos, se determinarán únicamente sobre la base de las cuentas de dicha empresa.

6.2. Los datos, incluidos los relativos a los efectivos, de empresas con otras empresas asociadas o vinculadas, tal como se definen en el punto 3, se determinarán sobre la base de las cuentas y demás datos de las empresas, o bien, si existen, sobre la base de las cuentas consolidadas de las empresas, o de las cuentas consolidadas en las que estén incluidas las empresas por consolidación.

A los datos contemplados en el párrafo primero se agregarán los datos de las empresas asociadas con la empresa en cuestión como participantes o participadas inmediatas. La agregación será proporcional al porcentaje de participación en el capital o en los derechos de voto, al más elevado de estos dos porcentajes. En caso de participaciones cruzadas, se aplicará el porcentaje más elevado.

A los datos contemplados en los párrafos primero y segundo se añadirá el 100 % de los datos de las empresas que puedan estar directa o indirectamente vinculadas a la empresa en cuestión y que no hayan sido incluidas en las cuentas por consolidación.

6.3. A efectos de la aplicación del punto 6.2, los datos de las empresas asociadas con la empresa en cuestión deben proceder de sus cuentas, consolidadas si existe, y de los demás datos. A estos se habrá de añadir el 100 % de los datos de las empresas vinculadas a estas empresas asociadas, salvo si sus datos contables ya se hubiesen incluido por consolidación.

Para la aplicación del punto 6.2, los datos de las empresas vinculadas a la empresa en cuestión deben proceder de sus cuentas consolidadas, si existen, y de los demás datos. A esos datos deberán agregarse proporcionalmente los datos de las empresas que puedan estar asociadas a estas empresas vinculadas, como participantes o participadas inmediatas, salvo si se hubieran incluido ya en las cuentas consolidadas en una proporción por lo menos equivalente al porcentaje definido en el punto 6.2, párrafo segundo.

6.4. Cuando en las cuentas consolidadas no consten los efectivos de una empresa dada, se calcularán agregando de manera proporcional los datos relativos a las empresas con las cuales la empresa esté asociada y añadiendo los relativos a las empresas con las que esté vinculada.