

AYUDA EN CONCURRENCIA NO COMPETITIVA DEL ECO-INCENTIVO PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS BASADO EN EL MÉRITO AMBIENTAL Y SOCIOECONÓMICO

A. Breve descripción de la ayuda

El objetivo de esta ayuda es subvencionar el desarrollo y uso de servicios de transporte ferroviario de mercancías de forma proporcional a un mérito ambiental y socioeconómico demostrado, medido como reducción de costes externos del modo ferroviario respecto del modo carretera.

Se consideran factores de coste externo:

- Ambientales: Efecto invernadero (el equivalente de dióxido de carbono, CO₂ eq.) y Contaminación atmosférica (óxidos de azufre, SO_x; óxido de nitrógeno, NO_x; y, partículas finas, PM_{2,5}).
- Socioeconómicos: Congestión, Accidentalidad y Ruido.

La finalidad es consolidar e incrementar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías, mejorando su desempeño ambiental. Asimismo, se pretende revertir el descenso de la cuota del transporte ferroviario con criterios de sostenibilidad objetivos.

El ámbito de aplicación de las subvenciones se corresponde con los servicios de transporte ferroviario de mercancías prestados sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

B. Beneficiarios

Personas jurídicas establecidas en un Estado miembro de la Unión Europea legalmente autorizadas para realizar transporte ferroviario de mercancías en España.

C. Costes subvencionables y cuantía de las subvenciones

1. El coste subvencionable será el correspondiente a la **reducción de costes externos de la actividad subvencionable respecto del transporte por carretera.**
2. Las subvenciones otorgadas se instrumentarán como entrega dineraria sin contraprestación de un porcentaje del mérito ambiental y socioeconómico demostrado por la actividad subvencionable.
3. La intensidad de la subvención dependerá del mérito ambiental y socioeconómico demostrado durante la realización de la actividad subvencionable, medido como el ahorro unitario de costes externos de la actividad respecto del transporte por carretera, teniendo en cuenta el tipo de tracción y eficiencia del transporte ferroviario.

4. La **cuantía anual de la subvención deberá ser inferior**, en términos unitarios (€ por t-km transportada) para cada beneficiario y convocatoria, **al 50% del mérito ambiental y socioeconómico**, con los valores indicados en la tabla I para cada tipología de tracción y grado de utilización del transporte ferroviario. La cuantía anual de la subvención también deberá ser **inferior al 30% del coste total del transporte ferroviario**.

Mérito ambiental y socioeconómico del transporte ferroviario según eficiencia y tipo de tracción (en c€/t-km)⁽¹⁾⁽²⁾

Eficiencia - Porcentaje	Tipo de tracción		
	Diésel 1 ⁽³⁾	Diésel 2 ⁽⁴⁾	Eléctrica
20	---	0,34	1,37
30	0,56	0,90	1,58
40	0,93	1,18	1,69
50	1,14	1,34	1,75

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

Tipo de tracción diésel: Según valores límite de emisiones; Diésel 1 compatible con valores límite establecidos para Fase IIIA en la Directiva 97/68/EC (anexo I, ap.4.1.2.4); Diésel 2 compatible con valores límite establecidos para Fase V en el Reglamento (UE) 2016/1628 (anexo II, Tabla II.7).

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

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

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

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

5. El coste total del transporte ferroviario (€/t-km de la actividad subvencionable) se calculará de conformidad con las partidas de costes identificadas en el anexo I del Informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017, de 18 de diciembre de 2018 (INF/DTSP/041/18) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
6. El cálculo del eco-incentivo máximo (Eco_{max}) se hará a partir de los valores indicados en la tabla II. La subvención devengada se obtendrá a partir de la tabla de eco-incentivos máximos y de forma proporcional al incremento de tráfico declarado por el solicitante.

Tabla de cálculo del eco-incentivo

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

Eficiencia - Porcentaje	Tipo de tracción		
	Diésel 1 ⁽³⁾	Diésel 2 ⁽⁴⁾	Eléctrica
< 30	---	---	---
30-40	0,17	0,27	0,47
Eficiencia - Porcentaje	Tipo de tracción		
	Diésel 1 ⁽³⁾	Diésel 2 ⁽⁴⁾	Eléctrica
≥ 40	0,28	0,35	0,51

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

⁽¹⁾ Equivalente al 30 % ahorro unitario de costes externos del transporte ferroviario respecto de la opción carretera, basados en costes medios según Manual de Costes Externos del Transporte (UE, 2019).

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

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

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

7. Se entenderá que la t-km a la que se refieren estas bases es neta (no incluye la tara del material ferroviario).

El cálculo de la cuantía de las subvenciones se realizará, de conformidad con lo establecido anteriormente, a partir de la tabla de eco-incentivos máximos y de los valores indicados en la tabla II, según la siguiente fórmula:

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

Donde:

- V1: Incremento mínimo de tráfico a partir del cual se comenzará a devengar subvención.
- V2: Eco-incentivo mínimo.
- V3: Incremento de tráfico a partir del cual se obtiene el eco-incentivo máximo, según la tabla de eco-incentivos máximos.

Valores V1, V2 Y V3
V1 = 0 %.
V2 = 0,25 del eco-incentivo máximo.
V3 = 8 % anual.

- C: Incremento de tráfico de la empresa ferroviaria durante el periodo de elegibilidad con respecto al mismo periodo del año anterior
- Eco_{max}: Eco-incentivo máximo que se obtiene de la tabla de Eco-incentivos máximos de la tabla II.

En todo caso: $Eco \leq 30\%G$

Siendo G el coste total del transporte ferroviario.

D. Periodo de elegibilidad

El período de elegibilidad de las actividades subvencionables será desde el **29 de abril de 2022** hasta el **31 de diciembre de 2022**.

E. Tipo de Incentivo

Subvención a fondo perdido

F. Bolsa Económica disponible

20.000.000 €.

Programa financiado por el Mecanismo de Recuperación y resiliencia.

G. Fuente y fecha de publicación

Boletín Oficial del Estado 29 de abril de 2022.

H. Plazo de solicitud

Desde el **1 de enero de 2023** hasta el **30 de marzo de 2023** a las **12:00 h.**

