

Orden TMA/NNNN/2022, de dd de mmm, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayudas por perturbaciones extraordinarias de tráfico en el transporte ferroviario de mercancías.

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, diseñada y aprobada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, configura el marco para lograr una movilidad sostenible basada en el uso racional de los recursos, tanto económicos como naturales, incorporando en la planificación de transportes la lucha contra el cambio climático. En su eje estratégico 6, relativo a las cadenas logísticas intermodales e inteligentes, la Estrategia fija como objetivo potenciar el transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales, priorizando el transporte de mercancías por ferrocarril en las agendas públicas y privadas.

Dicho objetivo se concreta definiendo las actuaciones que completen y adecúen una red ferroviaria apta para mercancías, dando así respuesta a la necesidad de disponer de corredores eficientes por los que puedan circular grandes volúmenes consolidados de mercancías. Además de potenciar el transporte nacional de mercancías por ferrocarril, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 quiere contribuir a la creación de un espacio ferroviario europeo único y a reforzar el papel de España como nodo internacional de transporte y como plataforma intercontinental para Europa.

Dentro de las políticas de apoyo a los tráficos de mercancías, el Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana, está impulsando la iniciativa Mercancías 30. En esta iniciativa se identifican una serie de acciones y medidas de impacto a corto y medio plazo, cuya implantación antes de 2030 tiene por objetivo elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías hasta el 10% y, por lo tanto, reducir las externalidades negativas asociadas al transporte por carretera.

Precisamente, este trasvase de los tráficos de mercancías que actualmente se realizan por carretera hacia modos de transporte más sostenibles, como es el ferrocarril, figura entre los objetivos del Libro Blanco de la Comisión Europea de 2011 “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte” y concuerda plenamente con el cambio de paradigma en la política de transportes que establece la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.

Sobre la base de la iniciativa Mercancías 30, se contempla diseñar un Sistema de Ayudas por Perturbaciones Extraordinarias de Tráfico (SAPET), para que las empresas ferroviarias que realicen transporte ferroviario de mercancías puedan mantener su tráfico en el modo ferroviario, aun cuando se vean afectadas por los efectos de Restricciones Temporales de Capacidad, ocasionadas por las operaciones de administración de la infraestructura ferroviaria.

En este sentido, pese a que las obras y trabajos en la infraestructura se programan de la manera más eficiente posible, en ocasiones estas actuaciones pueden acarrear importantes restricciones temporales de capacidad, que conllevan que se produzcan cancelaciones de los surcos ferroviarios, reencaminamientos de los itinerarios o mermas en cuanto al volumen de carga que los trenes pueden transportar o en cuanto a la longitud máxima permitida de circulación de los trenes. Este hecho provoca en algunos casos la sustitución por otros medios de transporte, cuando no existe una alternativa ferroviaria viable o, aun existiendo esta, cuando la Empresa Ferroviaria no puede hacer uso de ella.

La generación de restricciones temporales de capacidad en las infraestructuras ferroviarias implica sobrecostes y retrasos en la cadena logística. El sistema actual no contempla ayudas directas a las empresas ferroviarias, por lo que estas restricciones, sobre todo cuando no han podido ser comunicadas con la suficiente antelación, pueden llegar a implicar la pérdida de contratos y clientes, desincentivando que se vuelva a hacer uso del ferrocarril una vez que ha desaparecido la restricción ante la falta de garantías futuras sobre la disponibilidad de la infraestructura.

De ello se infiere que, con el fin de generar en las empresas ferroviarias y resto de agentes implicados el máximo nivel de confianza en el modo de transporte ferroviario, deben minimizarse los perjuicios que generan las restricciones temporales de capacidad en la cadena logística, siendo clave su comunicación temprana y la definición de medidas mitigadoras, tanto a nivel de costes como a nivel operativo.

Por este motivo, resulta razonable prever un sistema de ayudas públicas que mitigue los impactos que ocasionan las restricciones temporales de capacidad sobre el transporte ferroviario, contribuyendo así a incentivar este modo de transporte.

La presente orden tiene como fin articular los mecanismos necesarios en favor de las empresas ferroviarias vinculadas con el transporte ferroviario de mercancías de forma que estas puedan obtener una ayuda cuando, como consecuencia de una restricción temporal de capacidad, se produzca un incremento de los costes de transporte ocasionado por la supresión de surcos ferroviarios, el reencaminamiento de los itinerarios o la generación de reducciones en el volumen de carga que los trenes pueden transportar, derivadas de limitaciones en cuanto a la longitud máxima permitida de circulación de los trenes o a cualquier otra circunstancia.

Así, el otorgamiento de las ayudas que se prevén en esta orden se supedita, bien a la recuperación del tráfico ferroviario inicialmente planificado, en el supuesto de este que no pudiese llevarse a cabo, o bien a su realización a pesar de sufrir dicho tráfico una merma en la carga original o acometerse por un itinerario alternativo de mayor distancia. En efecto, no existirá ayuda a través este sistema si no se han recuperado o realizado los tráficos ferroviarios que hayan sufrido una restricción temporal de capacidad con impacto significativo. En esta lógica, cada convocatoria de ayudas se circunscribirá a los servicios de transporte ferroviario de mercancías realizados, en las circunstancias descritas, durante el año natural inmediatamente anterior a la convocatoria.

En todo caso, en la medida que esta actuación pueda implicar una intervención estatal en un mercado liberalizado, resulta necesario tomar en consideración las limitaciones establecidas en los artículos 93 y 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, concretadas en la Comunicación de la Comisión, “Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias (2008/C 184/07)”. Así, esta actuación parte del respeto pleno a los criterios de la Comisión Europea sobre la compatibilidad de las ayudas estatales a las empresas ferroviarias con el Tratado. Las medidas propuestas se definen como necesarias y proporcionadas al objetivo contemplado, sin que en ningún caso perjudiquen a los intereses generales de la Unión Europea.

En este sentido, conviene recordar que la Comisión Europea ha aprobado ya sistemas de ayudas análogos. En concreto, la Ayuda de Estado SA. 42476 (2015/N) de Países Bajos para la compensación de los costes ocasionados por obras en el desvío de una línea de ferrocarril, y la Ayuda de Estado SA.33669 (2011/N) de Austria para la tercera prórroga del programa ERP Transport.

Asimismo, y dado que la actuación que se plantea implica una ayuda económica a los operadores, se ha tomado en consideración lo establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, respetando en todo momento los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, igualdad y no discriminación, eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados por la Administración otorgante y eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos.

La presente orden cumple con los principios de buena regulación, de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Los principios de necesidad y eficacia de la iniciativa normativa se atienden al estar esta justificada en el marco de la promoción del transporte de mercancías por ferrocarril, contribuyendo así a la mejora de la competitividad y productividad de la economía española. De la misma manera, en cumplimiento del principio de proporcionalidad, la norma se limita a la regulación imprescindible para el establecimiento de las bases reguladoras.

Por otra parte, en virtud del principio de seguridad jurídica, la presente orden es coherente con el conjunto del ordenamiento normativo en su ámbito de aplicación. Igualmente, se ha tenido en cuenta el principio de transparencia, definiéndose el objeto y ámbito de aplicación, así como promoviéndose la participación de los organismos competentes en el proceso de tramitación.

Finalmente, en aplicación del principio de eficiencia, la presente orden, estableciendo criterios objetivos y claros sobre el ciclo completo de la tramitación de las ayudas, persigue una correcta utilización de los recursos públicos.

De acuerdo con el artículo 17.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, esta orden ha sido objeto del informe preceptivo de la Abogacía del Estado y de la Intervención Delegada de la Intervención General de la Administración del Estado en el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1. *Objeto.*

La presente orden tiene por objeto el establecimiento de las bases reguladoras del Sistema de Ayudas por Perturbaciones Extraordinarias de Tráfico (SAPET), para la concesión, en régimen de concurrencia no competitiva, de ayudas públicas a las empresas ferroviarias de transporte de mercancías para incentivar el mantenimiento de los tráficos ferroviarios que se hayan visto afectados por restricciones temporales de capacidad en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General.

Artículo 2. *Régimen jurídico.*

1. Las ayudas que se regulan en esta orden se regirán por lo previsto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, así como en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
2. Las ayudas estarán sujetas, en todo caso, al cumplimiento de las condiciones establecidas por las presentes bases y por las correspondientes convocatorias.

Artículo 3. *Definiciones.*

1. Restricción temporal de capacidad: Afección a la capacidad de la infraestructura como consecuencia de cualquiera de las siguientes situaciones:
 - a) Cualquier actuación sobre la infraestructura que esté prevista en la Declaración sobre la Red correspondiente y se ejecute de acuerdo con la planificación establecida, aun cuando dicha actuación exceda el plazo de ejecución o varíe su fecha de inicio o finalización.
 - b) Cualquier obra, actuación o incidencia sobre la infraestructura, incluyendo aquellas que sean motivadas por causas extraordinarias o de fuerza mayor, que no estén previstas en la Declaración sobre la red correspondiente.
2. Impacto significativo en los tráficos ferroviarios de mercancías: a efectos de la presente orden, se considerará que la restricción temporal de capacidad ocasiona un impacto significativo si su duración supera los siete días naturales consecutivos y si tiene como consecuencia alguno de los supuestos siguientes:
 - a) La cancelación o supresión del servicio previsto.
 - b) El reencaminamiento o desvío del servicio por un itinerario alternativo, que implique una distancia adicional a recorrer superior a los valores reflejados en la siguiente tabla:

Longitud original del recorrido (km)	≤50	>50 - ≤100	>100 - ≤150	>150 - ≤200	>200
% de distancia adicional a recorrer sobre la distancia original	50%	43,75%	31,25%	18,75%	12,5%

- c) Una reducción de carga neta transportada mayor o igual al 10% de la carga neta a transportar originalmente.
3. Declaración sobre la Red: documento elaborado y publicado por el administrador de infraestructuras ferroviarias, cuyo contenido, procedimiento de elaboración, características y normas para su publicación se ajusten a lo establecido en el Capítulo VI de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario y en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.
 4. Horario de Servicio: documento resultado del procedimiento de adjudicación de capacidad regulado en la citada Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, que recoge el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el período al que dicho horario de servicio se refiere.
 5. Capacidad de Infraestructura: número de franjas horarias disponibles en un tramo de la infraestructura ferroviaria durante un período determinado de tiempo, en función de la tipología de tráfico, de acuerdo con lo establecido en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril.
 6. Capacidad de infraestructura adjudicada: asignación, por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de las franjas horarias definidas en la declaración sobre la red a los correspondientes candidatos, con el fin de que un tren pueda circular, entre dos puntos, durante un periodo de tiempo determinado, de acuerdo con la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril.

La adjudicación de capacidad comporta el derecho de acceso a una infraestructura determinada y a las correspondientes bifurcaciones y desvíos de la Red Ferroviaria de Interés General, así como a recibir el servicio de control de circulación del tren, incluida la señalización.

Artículo 4. *Ámbito de aplicación.*

1. Las ayudas se aplicarán a los servicios de transporte ferroviario de mercancías en los que se cumplan las dos circunstancias siguientes:
 - a) Que los servicios ferroviarios inicialmente planificados, se vean condicionados por impactos significativos ocasionados por alguna restricción temporal de capacidad.
 - b) Que los servicios inicialmente planificados, se realicen efectivamente a pesar de haber sufrido la restricción temporal de capacidad, encuadrándose en alguno de los supuestos recogidos en el apartado 2 del presente artículo.
2. Los supuestos que se contemplan para poder optar a la percepción de la ayuda son los siguientes:
 - a) Cancelación o supresión del servicio: se deberá recuperar, por el mismo itinerario, los tráficos ferroviarios que se vieron cancelados o suprimidos por la restricción temporal de capacidad, una vez que esta haya finalizado y en los términos que se establezcan en las correspondientes convocatorias, siempre que la empresa ferroviaria se encuentre en alguna de las siguientes circunstancias:
 - i. Que tenga capacidad adjudicada cuando se haya producido la restricción temporal de capacidad.
 - ii. Que sin tener capacidad adjudicada se acredite que ha realizado servicios ferroviarios con regularidad por el itinerario afectado por la restricción temporal de capacidad durante los

tres meses anteriores y posteriores a la misma. En caso de que la restricción temporal de capacidad afecte a varios horarios de servicio consecutivos, se entenderá satisfecho dicho requisito con la acreditación de los servicios ferroviarios durante los tres meses anteriores a la restricción temporal de capacidad, en el horario de servicio en el que esta se inició, y con la acreditación de los servicios ferroviarios durante los tres meses posteriores a la restricción temporal de capacidad, en el horario de servicio en el que esta finalizó.

- b) Reencaminamiento o desvío: se deberá realizar el tráfico ferroviario por un recorrido que implique una distancia adicional cuya magnitud se considere impacto significativo, en los términos establecidos en el artículo 3.2.b) de la presente orden.
- c) Reducción de carga neta transportada: se deberá realizar el tráfico ferroviario afectado por una reducción de carga neta transportada sobre la carga neta a transportar originalmente permita ser considerada impacto significativo, conforme a lo establecido en el artículo 3.2.c) de la presente orden.

Artículo 5. *Órganos competentes.*

1. La Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en virtud del artículo 62.2.h) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público y del artículo 2.8 del Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, será el órgano competente para:
 - a) Acordar las convocatorias para la concesión de las ayudas.
 - b) Resolver el procedimiento de concesión de las ayudas.
2. La Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria será el órgano competente para instruir el procedimiento de concesión de las ayudas objeto de la presente orden. Asimismo, verificará el cumplimiento de los requisitos de las solicitudes y será el encargado de realizar, de oficio, cuantas actuaciones se estimen necesarias para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales debe formularse la propuesta de resolución, conforme a lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.
3. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, a los efectos de garantizar el correcto desarrollo de la instrucción del procedimiento, sin que ello en ningún caso implique el ejercicio de potestades administrativas, y a requerimiento del órgano instructor:
 - a) Colaborarán y prestarán su apoyo en el análisis y comprobación de los datos aportados por los solicitantes en las solicitudes de ayudas.
 - b) Aportarán la información sobre las cantidades que, como consecuencia de una posible reclamación de responsabilidad patrimonial motivada por una restricción temporal de capacidad, puedan haberse reconocido a favor de las empresas solicitantes de la ayuda por la misma restricción temporal de capacidad.

Artículo 6. *Beneficiarios.*

1. Serán beneficiarios las personas jurídicas en quienes concurren todas las circunstancias siguientes:
 - a) Realizar tráficos ferroviarios de mercancías que se encuadren dentro del ámbito de aplicación de este sistema de ayudas, establecido en el artículo 4 de la presente orden.
 - b) No tratarse de sociedades civiles, comunidades de bienes o cualquier otro tipo de unidad económica o patrimonio separado sin personalidad jurídica.

- c) Estar establecida en un Estado miembro de la Unión Europea.
 - d) Tener la condición de empresa ferroviaria, de acuerdo con el artículo 48 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, así como cumplir con los requisitos recogidos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, así como cualquier otro que exija la normativa del sector, que habiliten para realizar transporte ferroviario de mercancías en España.
 - e) No estar incurso en ninguna de las prohibiciones previstas en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.
 - f) No estar sujeta a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión Europea que haya declarado una ayuda ilegal e incompatible con el mercado común.
 - g) No tener la consideración de empresa en crisis conforme a la definición establecida en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis (2014/C 249/01).
2. Cada convocatoria concretará la documentación necesaria para acreditar el cumplimiento de todos los requisitos indicados en el apartado anterior.
 3. Se suspenderá la concesión y/o el pago de toda ayuda en el marco del presente programa de ayudas a toda entidad que se haya beneficiado de una ayuda anterior declarada incompatible por una Decisión de la Comisión, sea con respecto a una ayuda individual o a un régimen de ayudas, hasta que la entidad en cuestión haya reembolsado o ingresado en una cuenta bloqueada el importe total de la ayuda ilegal e incompatible y los correspondientes intereses de recuperación.

Artículo 7. *Obligaciones de los beneficiarios.*

1. Los beneficiarios deberán cumplir con las siguientes obligaciones:
 - a) Aportar una autorización permitiendo al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el acceso a los datos de tráfico que consten al administrador de infraestructuras ferroviarias y a los expedientes administrativos que tramite este relativos al beneficiario.
 - b) Las obligaciones recogidas en el artículo 14 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, así como las obligaciones específicamente contenidas en la convocatoria de ayudas correspondiente, y las que figuren en la resolución de concesión de las ayudas y en las instrucciones específicas que comunique la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria en materia de ejecución, seguimiento, pago de las ayudas, información y publicidad y control del gasto.
 - c) Comunicar de inmediato a la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria cualquier modificación de las condiciones inicialmente informadas en la solicitud en relación con el cumplimiento de las obligaciones del beneficiario citadas en el presente artículo. La falta de comunicación de estas modificaciones podrá ser causa suficiente para la no concesión, o en su caso, la revocación de la ayuda.
 - d) Mantener un sistema de contabilidad separado para todas las transacciones relacionadas con la actividad objeto de la ayuda o, al menos, contar con una codificación contable adecuada que permita identificar claramente dichas transacciones.
 - e) Conservar los documentos justificativos de la ayuda, de conformidad con los plazos y formatos indicados en el artículo 132 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión (en adelante, el Reglamento Financiero).

- f) Autorizar expresamente a la Comisión, a la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude, al Tribunal de Cuentas y, cuando proceda, a la Fiscalía Europea, a ejercitar los derechos que les reconoce el artículo 129, apartado 1, del Reglamento Financiero. La concesión de la ayuda está condicionada a la presentación de dicha autorización por escrito.
- g) Declarar la ayuda, una vez recibida, como un ingreso percibido. Además, deberán reflejar diferenciadamente en las cuentas anuales, formuladas de acuerdo con la legislación mercantil en vigor del año siguiente al de la concesión de la ayuda, el importe recibido.
- h) Cumplir con los requisitos de difusión y publicidad establecidos en el artículo 20 de la presente orden, conforme a lo dispuesto en el artículo 18.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Cada convocatoria podrá, asimismo, establecer obligaciones adicionales a las incluidas en el presente apartado.

- 2. El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones identificadas en estas bases reguladoras y, en su caso, de las recogidas en la correspondiente convocatoria será causa suficiente para la pérdida del derecho al cobro de la ayuda o para la obligación de reintegro de la ayuda concedida, en los términos previstos en el artículo 18 de la presente orden.

Artículo 8. *Presupuesto y financiación.*

- 1. Las ayudas serán financiadas con los fondos procedentes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, siempre que exista para ello crédito adecuado y suficiente.
Las convocatorias determinarán la aplicación presupuestaria a las que deben imputarse las correspondientes ayudas.
- 2. Cuando los recursos disponibles, en el ejercicio de la convocatoria, no fueran suficientes para atender las solicitudes presentadas y las mismas cumplieran todos los requisitos recogidos tanto en la presente orden como en la correspondiente convocatoria, se procederá, de forma proporcional, al prorrateo del importe global máximo destinado a las ayudas entre los beneficiarios de la ayuda. Dicho prorrateo se calculará tomando como referencia el importe subvencionable calculado por el solicitante y posteriormente verificado por el órgano instructor conforme a los criterios recogidos en la correspondiente convocatoria.
- 3. Las fórmulas de cálculo de la ayuda se desglosan en el Anexo de esta orden.
- 4. Las ayudas reguladas en la presente orden constituyen una ayuda de estado en los términos previstos en el artículo 107.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), estando sujetas al régimen de compatibilidad establecido en el artículo 93 del TFUE para las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes, y al régimen establecido en las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias, aprobadas por la Comunicación de la Comisión (2008/C 184/07).
- 5. El periodo de elegibilidad de la actividad objeto de la ayuda se extiende desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2026.

Artículo 9. *Costes justificables y cuantía de las ayudas.*

- 1. El coste que justifica la concesión de la ayuda se corresponde con el incremento de coste del transporte ferroviario causado por la restricción temporal de capacidad, cuyo cálculo se realizará conforme a los criterios que se establezcan en la correspondiente convocatoria.
- 2. La cuantía total máxima a conceder se establecerá en la correspondiente convocatoria, de acuerdo con el crédito presupuestario disponible.

3. Las ayudas otorgadas se instrumentarán como entrega dineraria sin contraprestación por la actividad objeto de la ayuda.
4. Si resultase que la cantidad otorgada al beneficiario fuera excesiva o indebida, éste deberá reintegrar el importe que corresponda conforme a lo establecido en el artículo 18 de la presente orden.
5. Los costes objeto de ayuda no incorporarán el importe correspondiente a los impuestos indirectos.
6. La intensidad de la ayuda dependerá de la afección que suponga la restricción temporal de capacidad en la actividad de transporte ferroviario de mercancías, conforme a los criterios y fórmulas que se establezcan en las correspondientes convocatorias. La cuantía de las ayudas no puede superar el 30 % del coste total del transporte ferroviario. Dicho coste total del transporte ferroviario se calculará conforme a los criterios establecidos en la correspondiente convocatoria.

Artículo 10. *Procedimiento de concesión.*

1. Las subvenciones serán concedidas, de acuerdo con los principios de publicidad, transparencia, objetividad, igualdad y no discriminación, mediante el procedimiento de concurrencia no competitiva, en virtud del artículo 96.8 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, a las entidades que cumplan con todos y cada uno de los requisitos establecidos en la presente orden y los que, en su caso, establezcan las convocatorias correspondientes, hasta el agotamiento del crédito presupuestario disponible, en su caso.
2. El procedimiento de concesión se iniciará de oficio mediante convocatoria pública aprobada por la persona titular la Secretaría General de Infraestructuras, por delegación de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9.2 de la Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre, sobre fijación de límites para la administración de determinados créditos para gastos y delegación de competencias, ello sin perjuicio de lo establecido en el artículo 61.p) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.
3. Se publicará un extracto de la convocatoria en el “Boletín Oficial del Estado”, y se publicará la convocatoria en la Base de Datos Nacional de Subvenciones, en los términos previstos en los artículos 20.8 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo, por el que se regula la Base de Datos Nacional de Subvenciones y la publicidad de las subvenciones y demás ayudas públicas.

Artículo 11. *Solicitudes.*

1. El plazo de presentación de solicitudes se definirá en la convocatoria correspondiente. En todo caso, las solicitudes deberán referirse a los tráficos ferroviarios que, cumpliendo con la totalidad de los requisitos establecidos en el artículo 4, hayan tenido lugar en el año inmediatamente anterior al de la correspondiente convocatoria.
2. De acuerdo con lo establecido en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, los solicitantes deberán realizar la presentación de sus solicitudes, así como de la documentación que les sea requerida en cualquier otro trámite del procedimiento, por vía telemática a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, utilizando para ello los formularios y modelos específicos de documentos establecidos disponibles en la misma, salvo que la correspondiente convocatoria indique otro medio.

La solicitud y la documentación adjunta, de acuerdo con el artículo 15 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, deberán presentarse en lengua castellana.

La solicitud y la documentación aneja deberán estar firmadas electrónicamente, por un representante legal debidamente acreditado, mediante un sistema de identificación y firma electrónica que cumpla los requisitos establecidos en los artículos 9 y 10 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

3. La solicitud deberá incluir, como mínimo, el siguiente contenido:
 - a) Formulario de solicitud con los datos de identificación del solicitante.
 - b) Documentación acreditativa de la capacidad de representación de la persona firmante de la solicitud. La representación podrá acreditarse mediante cualquier medio válido en Derecho que deje constancia fidedigna de su existencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 5.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. En cualquiera de los casos, deberá aparecer el firmante de la solicitud de ayuda como representante de la entidad solicitante.
 - c) Certificado de inscripción en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria o en el censo equivalente de la Administración Tributaria Foral, o en el censo, inventario o registro correspondiente, en función de la naturaleza jurídica de la entidad solicitante, que debe reflejar la actividad económica efectivamente desarrollada a fecha de solicitud de la ayuda y durante las fechas en las que se produjeron las actividades objeto de la ayuda.
 - d) Declaración responsable que acredite el cumplimiento de las condiciones y los requisitos establecidos en estas bases reguladoras y en la correspondiente convocatoria para la obtención de la ayuda.

Dicha declaración responsable facultará al órgano instructor a verificar el cumplimiento de las condiciones de los beneficiarios de la ayuda. Dicha comprobación podrá realizarse con anterioridad o posterioridad a la concesión de la ayuda y, en caso de detectarse el incumplimiento de alguna condición, procederá la denegación de la ayuda o la exigencia de su reintegro, en los términos establecidos en el artículo 18 de la presente orden.
 - e) Aceptación de la cesión de datos entre las Administraciones Públicas implicadas para dar cumplimiento a lo previsto en la normativa europea que sea de aplicación y de conformidad con la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.
 - f) Información relativa a las circulaciones afectadas por una restricción temporal de capacidad en el año de devengo de la ayuda, con indicación de las variables requeridas para su cálculo, así como la información que se requiera en la correspondiente convocatoria.
 - g) Documentación justificativa de la ejecución de las actividades, en los términos establecidos en el artículo 17 de la presente orden.
 - h) Sin perjuicio de lo anterior, cualquier documentación o información adicional que sea necesaria para cumplir lo establecido en estas bases reguladoras y en la correspondiente convocatoria podrá ser aportada por el solicitante o requerida por el órgano instructor.
4. Una vez cursada la solicitud de la ayuda, la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana facilitará un comprobante de la fecha y hora de registro de esta, así como el número de expediente asignado, entendiéndose en ese momento formulada y registrada, con carácter definitivo, a todos los efectos.
5. En caso de detectarse defectos u omisiones subsanables o que se necesitara información complementaria, se requerirá al solicitante, mediante notificación dirigida al correo electrónico de contacto designado en la solicitud, para que, en un plazo máximo e improrrogable de diez días subsane las faltas o acompañe los documentos necesarios, indicándole que si no lo hiciese se le tendrá por desistido de su solicitud, conforme a lo dispuesto en el artículo 23.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Sin perjuicio de la subsanación a la que se refiere el apartado anterior, no se admitirán mejoras de la solicitud una vez cerrado el plazo de presentación de solicitudes. No obstante, el órgano instructor podrá requerir cuantas aclaraciones estime oportunas sobre aspectos de la solicitud.

Artículo 12. *Instrucción.*

1. La selección de las solicitudes se realizará en régimen de concurrencia no competitiva, conforme a la documentación aportada por el solicitante.
2. Una vez cerrado el plazo de presentación de solicitudes, el órgano instructor analizará la documentación presentada en la solicitud, verificando el cumplimiento de las condiciones fijadas en la presente orden y, en su caso, las que establezcan las convocatorias correspondientes. Asimismo, el órgano instructor realizará cuantas actuaciones estime necesarias para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales debe dictarse la resolución.

Para ello, el órgano instructor podrá cotejar los datos aportados por el solicitante con la información que obre en poder de los poderes públicos y de los administradores de infraestructuras ferroviarias, contando con la colaboración de estos últimos de acuerdo con lo establecido en el artículo 141 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público.

3. A la vista de las solicitudes recabadas, y realizada la comprobación oportuna sobre las circulaciones afectadas por las restricciones temporales de capacidad declaradas por el solicitante, el órgano instructor formulará propuesta de resolución provisional, debidamente motivada, que incluirá la relación de las solicitudes para las que se propone la concesión de la ayuda y el importe de la ayuda total propuesta para cada solicitante.

La propuesta de resolución provisional de concesión de ayudas será publicada en el Portal de Ayudas de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Esta propuesta de resolución provisional no supone para los solicitantes el reconocimiento o la pérdida de ningún derecho a la obtención de las ayudas.

4. En el plazo de diez días a contar desde el siguiente al de publicación de la propuesta de resolución provisional, los solicitantes podrán formular las alegaciones que estimen convenientes ante el órgano instructor.
5. Examinadas las alegaciones aducidas en su caso por los solicitantes, el órgano instructor formulará propuesta de resolución definitiva, que expresará la relación de solicitantes para los que se propone la concesión de la subvención, y su cuantía, elevándose dicha propuesta de resolución definitiva al órgano concedente.

Artículo 13. *Resolución.*

1. El órgano concedente resolverá el procedimiento mediante resolución motivada.
2. De conformidad con lo previsto en el artículo 25 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, la resolución deberá dictarse y notificarse en un plazo máximo de seis meses desde el inicio del plazo de presentación de solicitudes. Dicho plazo se computará a partir de la publicación de la correspondiente convocatoria, salvo que esta posponga sus efectos a una fecha posterior.
3. La resolución se notificará a los interesados mediante la publicación de un extracto en el “Boletín Oficial del Estado”, surtiendo dicha publicación los efectos de la notificación, y de su contenido íntegro en el Portal de Ayudas de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el plazo de diez días a partir de la fecha en que haya sido dictada, en los términos establecidos en el artículo 45 de la

Ley 39/2015, de 1 de octubre, sin perjuicio de la remisión de la información correspondiente a la Base de Datos Nacional de Subvenciones.

4. El vencimiento del plazo máximo sin haberse notificado la resolución, legitima a los interesados para entender desestimada, por silencio administrativo, la solicitud de concesión de la ayuda.
5. La resolución definitiva deberá incluir:
 - a) La relación de solicitudes presentadas.
 - b) La relación de solicitudes admitidas.
 - c) La relación de las solicitudes para las que se propone la concesión de la ayuda, incluyendo: entidad beneficiaria e importe de la ayuda total concedida (expresado en euros).
 - d) La relación de solicitudes desestimadas y los motivos de la desestimación.
 - e) Recursos que se pueden presentar contra la resolución.
6. Contra la resolución por la que se resuelva el procedimiento de concesión, que pondrá fin a la vía administrativa, podrán interponerse los recursos que procedan, en los términos establecidos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo en los términos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa.

Artículo 14. *Modificación de la resolución.*

1. La resolución de concesión podrá ser objeto de modificación, a instancia del beneficiario o de oficio, siempre que se produzca alguna de las siguientes circunstancias:
 - a) Alteración sobrevenida de las condiciones tenidas en cuenta para la concesión de la ayuda debidamente justificada. Dicho cambio no deberá alterar la naturaleza u objetivos de la ayuda ni suponer una alteración sustancial en el contenido de las actividades objeto de la ayuda.
 - b) Obtención concurrente de otras aportaciones en los supuestos afectados por incompatibilidades.
2. La resolución sobre la modificación se dictará por la persona titular de la Secretaría General de Infraestructuras y deberá notificarse al interesado en el plazo máximo de diez días hábiles a contar desde la fecha de presentación de la solicitud de modificación.

El transcurso de dicho plazo sin que haya recaído resolución expresa legitima al interesado para entender desestimada su solicitud por silencio administrativo.

3. En los casos en que la resolución sobre la modificación desestime la petición del beneficiario, esta deberá ser motivada.

Artículo 15. *Pago de la ayuda.*

1. El pago de la ayuda se llevará a cabo posteriormente a su devengo, en el año en curso en el que se haya realizado la solicitud y siempre que exista crédito adecuado y suficiente. El beneficiario recibirá la entrega dineraria correspondiente al total de la ayuda concedida.
2. El pago de la ayuda quedará condicionado a que exista constancia, por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de que el beneficiario cumple todos los requisitos señalados en el artículo 34.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Artículo 16. *Compatibilidad de las ayudas.*

1. Las actividades financiadas al amparo de esta orden estarán sujetas a lo establecido por el artículo 191 relativo al principio de concesión no acumulativa y prohibición de la doble financiación del Reglamento (UE) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión.
2. Las ayudas previstas en esta orden son incompatibles con la percepción de otras ayudas o subvenciones por la misma restricción temporal de capacidad durante el ejercicio de la convocatoria correspondiente, procedentes de cualesquiera Administraciones o entes públicos, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales.
3. La percepción de cualquier ayuda que pudiera acogerse al presente sistema de ayudas a consecuencia de una determinada restricción temporal de capacidad será, asimismo, incompatible con la obtención de cualquier indemnización derivada de una reclamación de responsabilidad patrimonial que pudiera proceder a consecuencia de esta restricción temporal de capacidad y en el mismo ejercicio de la correspondiente convocatoria.

Artículo 17. *Justificación.*

1. Los beneficiarios deberán justificar la realización de la actividad y el cumplimiento de la finalidad para la que se concede la ayuda ante el órgano instructor del procedimiento.
2. La justificación de la realización de la actividad y el cumplimiento de la finalidad para la que se concede la ayuda se entenderá cumplida cuando el beneficiario satisfaga todos y cada uno de los requisitos establecidos en el artículo 4 de la presente orden. Dicha justificación se realizará en el momento de la presentación de la correspondiente solicitud, en los términos del artículo 11 de la presente orden.
3. La documentación justificativa de la ejecución de las actividades objeto de ayuda se deberá presentar telemáticamente, por parte de los beneficiarios, a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y deberá estar firmada electrónicamente, por un representante legal debidamente acreditado, de acuerdo con lo establecido en la Orden EHA/2261/2007, de 17 de julio, por la que se regula el empleo de medios electrónicos, informáticos y telemáticos en la justificación de las subvenciones.
4. El órgano instructor podrá requerir del beneficiario la aportación de cualquier documentación justificativa adicional a la expuesta, para verificar la efectiva adecuación de la actividad ejecutada objeto de ayuda, quedando el beneficiario obligado a su entrega en un plazo máximo de diez días desde la recepción de la comunicación.
5. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Intervención General de la Administración del Estado o cualquier organismo fiscalizador, nacional o comunitario, podrá solicitar al beneficiario en cualquier momento, durante el plazo previsto en el artículo 132 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, la exhibición de cualquiera de los documentos originales que hayan servido para el otorgamiento de la ayuda.

En caso de que el beneficiario no facilitase los documentos originales solicitados en un plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al que se hubiera requerido, se considerará tal circunstancia como un incumplimiento de la obligación de justificación. En este sentido, procederá, en su caso, el reintegro de la ayuda por parte en los términos establecidos en los artículos 37 y 38 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 18. *Reintegro y graduación de los incumplimientos de las condiciones impuestas.*

1. El incumplimiento de cualquiera de las condiciones impuestas y de las obligaciones y requisitos esenciales establecidas por la presente orden y la convocatoria correspondiente, así como la concurrencia de cualquiera de los supuestos establecidos en el artículo 37.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, serán causas suficientes para determinar la pérdida del derecho al cobro de la ayuda o a la obligación de reintegro de la ayuda, conforme al procedimiento establecido en dicha ley, así como los intereses de demora correspondientes.
2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.3.n. de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, se establecen los siguientes criterios para la graduación de los incumplimientos de las condiciones impuestas con motivo del otorgamiento de la subvención, con indicación de los correspondientes porcentajes de reintegro respecto a la subvención otorgada:

Posibles incumplimientos	Porcentaje a reintegrar
Obtención de la subvención falseando las condiciones requeridas u ocultando aquellas que lo hubieran impedido	100
Incumplimiento de las medidas de difusión contenidas en estas bases de acuerdo al artículo 18.4 de la Ley General de Subvenciones	20

Dichos criterios responden al principio de proporcionalidad y resultarán de aplicación para determinar la cantidad que finalmente haya de reintegrar el beneficiario.

3. El procedimiento del reintegro se regirá por lo dispuesto en el Título II, Capítulo II de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en el Título III, Capítulo II de su Reglamento.
4. La competencia para iniciar el procedimiento de reintegro será en todo caso del órgano instructor.

Artículo 19. *Régimen sancionador.*

A los efectos de la presente orden, será de aplicación el régimen regulador de las infracciones y sanciones contenido en los artículos 52 a 69 de la de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y su Reglamento de desarrollo.

Artículo 20. *Publicidad y difusión.*

1. En todas las referencias que realicen los beneficiarios, en cualquier medio de difusión, a las actividades que hayan obtenido las ayudas reguladas en estas bases, deberá figurar en todo caso la referencia a la financiación de la actividad mediante fondos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en los términos previstos en el artículo 18.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en el artículo 31 del Real Decreto 887/2006.
2. De conformidad con lo previsto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, los beneficiarios deberán cumplir con las obligaciones de publicidad activa recogidas en el capítulo II del Título I de dicha ley.
3. La publicidad de las ayudas concedidas se llevará a cabo a través del sitio web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la Base de Datos Nacional de Subvenciones y del "Boletín

Oficial del Estado”, en los términos previstos en el artículo 20 de la Ley 38/2003 de 17 de noviembre, y en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo, que regula la Base de Datos Nacional de Subvenciones y la publicidad de las subvenciones y demás ayudas públicas.

Artículo 21. Confidencialidad y protección de datos de carácter personal.

1. En relación con la utilización y el tratamiento de los datos de carácter personal en todo lo relacionado con las ayudas objeto de las presentes bases, será de aplicación la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.
2. Los datos de carácter personal que consten en la documentación aportada en la solicitud de ayuda serán tratados por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, como responsable del tratamiento, y se conservarán de conformidad con los plazos establecidos en la legislación aplicable.
3. Dichos datos serán tratados con la única finalidad de proceder a la gestión de las ayudas reguladas en la presente orden, finalidad basada en el interés público de las ayudas, sus convocatorias y las solicitudes de participación en ellas. La cesión de información a otros sistemas y al Sistema de Fondos Europeos sólo se podrá realizar de conformidad con las previsiones contenidas en la normativa europea y nacional aplicable.
4. Los interesados podrán ejercer, en los términos establecidos por la legislación vigente, los derechos de acceso, rectificación y supresión de datos, así como solicitar que se limite el tratamiento de sus datos personales, oponerse al mismo, o solicitar la portabilidad de sus datos, dirigiendo una comunicación por escrito al responsable del tratamiento, a través del siguiente correo electrónico: dpd.dgoi@mitma.es.
5. Asimismo, podrán ponerse en contacto con el Delegado de Protección de Datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la dirección de correo electrónico dpd.dgoi@mitma.es o, en su caso, presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos u otra autoridad competente.

Disposición final primera. Título competencial.

Esta orden se dicta en virtud de las competencias exclusivas que la Constitución Española atribuye al Estado en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma establecida en el artículo 149.1, cláusula 21ª. Asimismo, la presente orden encuentra amparo en la competencia exclusiva del Estado que la Constitución Española, en el artículo 149.1, cláusula 13.ª, le otorga en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, en particular, la actividad económica relacionada con el sector del transporte.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

La presente orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”.

Anexo I - Cálculo de la Ayuda

1. Metodología de cálculo de las ayudas.

Para el cálculo de las ayudas, en esta metodología se distinguen tres supuestos: A, B y C, los cuales se corresponden, de manera inequívoca, con los tres supuestos descritos en el artículo 4.2 de la presente orden.

La ayuda total a solicitar para un servicio de transporte ferroviario afectado por una RTC se establecerá como el valor mínimo entre los costes adicionales de transporte, y, el límite de la ayuda total a percibir, tal y como se establece en el apartado 4 del presente anexo.

El cálculo de los costes adicionales que ha supuesto la RTC para cada servicio de transporte ferroviario afectado, se realizará de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del presente anexo.

El cálculo del límite de ayuda total a percibir, de conformidad con lo establecido en la Comunicación de la Comisión – Directrices Comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias (2008/C 184/07), se corresponderá con un 30% de los costes totales del servicio ferroviario afectado por la RTC, de acuerdo con lo establecido en el apartado 3 del presente anexo.

2. Cálculo de costes adicionales.

La Tabla 1 recoge los costes unitarios a considerar para el cálculo de los costes adicionales ocasionados por una RTC:

Supuesto A (Supresión)	Supuesto B (Desvío)	Supuesto C (Reducción)
$P_s = 6,41 \text{ €/tren-km}$	$P_d = 11,53 \text{ €/tren-km adicional}$	$P_m = m * P_t = m * 13,67 \text{ €/tren-km}$

Tabla 1. Costes adicionales unitarios aplicables a cada supuesto.

Donde:

- P_s : es el coste adicional medio que supone la supresión o cancelación de un servicio de transporte ferroviario a consecuencia de una RTC.
- P_d : es el coste adicional medio que supone el desvío o reencaminamiento significativo de un servicio de transporte ferroviario a consecuencia de una RTC.
- P_m : es el coste adicional medio que supone la reducción o merma apreciable de carga o longitud de un servicio de transporte ferroviario a consecuencia de una RTC.
- P_t : es el coste total medio que supone la realización de un servicio de transporte ferroviario.
- m : porcentaje de reducción apreciable de carga a consecuencia de la RTC.

Para el cálculo de los costes adicionales en el supuesto A (C_s), se deberá multiplicar el valor de P_s por cada tren-km afectado por una determinada RTC, considerando la distancia total del itinerario (d_0).

$$C_s = P_s \cdot d_0$$

Para el cálculo de los costes adicionales en el supuesto B (C_d), se deberá multiplicar el valor de P_d por cada tren-km afectado por una determinada RTC, considerando únicamente la distancia adicional a recorrer por dicho tren en el itinerario alternativo que constituye el desvío (d_a).

$$C_d = P_d \cdot d_a$$

Para el cálculo de los costes adicionales en el supuesto C (C_m), se deberá multiplicar el valor de P_m por cada tren-km afectado por una determinada RTC, y por el porcentaje de reducción de carga que se haya ocasionado como resultado de dicha RTC (m), considerando la distancia total del itinerario (d_0).

$$C_m = P_m \cdot d_0 = m \cdot P_t \cdot d_0$$

En aquellos casos donde una RTC dé lugar, de forma simultánea, a un desvío o reencaminamiento de un servicio de transporte ferroviario (supuesto B) y a una reducción de carga (supuesto C), el cálculo de los costes adicionales será la suma de las cuantías correspondientes a ambos supuestos.

En ningún caso, se podrá realizar la combinación del supuesto A con los supuestos B o C, en el cálculo de los costes adicionales.

En el caso en que un servicio de transporte ferroviario se vea afectado por varias RTC diferentes a lo largo de distintos puntos de su itinerario, el cálculo de costes adicionales se realizará:

- a) Según el supuesto A, si la combinación de dichas RTC ha conducido a una cancelación o supresión de la totalidad o parte del recorrido del servicio de transporte ferroviario.
Si solo se ha producido la cancelación o supresión de parte del recorrido del servicio de transporte ferroviario, en este caso, el supuesto A solo se aplicará a la parte del recorrido que se haya cancelado o suprimido, y no a la totalidad del recorrido. Además, la parte restante del recorrido no incluida en el supuesto A, podrá ser objeto, en su caso, del supuesto B, del supuesto C o de una combinación de ambos.
- b) Según el supuesto B, si la combinación de dichas RTC ha ocasionado el tener que recorrer distancias significativas adicionales a la establecida en el itinerario original, como resultado de la utilización de uno o varios desvíos.
- c) Según el supuesto C, si la combinación de dichas RTC ha ocasionado una reducción apreciable de carga en la totalidad del servicio de transporte ferroviario.
- d) Según una combinación de los supuestos B y C, según el caso.

3. Cálculo del límite de ayuda total a percibir.

- a) **Supuesto A:** el coste total del servicio de transporte ferroviario se corresponderá con la suma del coste adicional que ha ocasionado la supresión o cancelación del servicio a causa de una RTC y que implica una paralización de medios materiales y humanos (P_s), así como el coste de realizar dicho servicio de transporte ferroviario una vez que haya finalizado la RTC (P_t).

Por lo tanto, la fórmula para calcular el límite de ayuda total en el supuesto A (L_s), teniendo en cuenta que d_0 es distancia total del itinerario, será:

$$L_s = 30\% \cdot (P_t + P_s) \cdot d_0$$

- b) **Supuesto B:** el coste total del servicio de transporte ferroviario se corresponderá con la suma del coste adicional que ha ocasionado el reencaminamiento o desvío del servicio a causa de una RTC y que implica recorrer una distancia adicional significativa (P_d), así como el coste de dicho servicio de transporte ferroviario al recorrer la distancia del itinerario original (P_t).

Por lo tanto, la fórmula para calcular el límite de ayuda total en el supuesto B (L_d), teniendo en cuenta que d_0 es la distancia total del itinerario original y d_a es la distancia adicional recorrida, en relación con la distancia total del itinerario original, como resultado de los distintos desvíos de itinerario utilizados, será:

$$L_d = 30\% \cdot (P_t \cdot d_0 + P_d \cdot d_a)$$

- c) **Supuesto C:** el coste total del servicio de transporte ferroviario se corresponderá con la suma del coste adicional que ha ocasionado la reducción apreciable de carga en el servicio (P_m) a causa de una RTC, así como el coste de dicho servicio de transporte ferroviario (P_t).

Por lo tanto, la fórmula para calcular el límite de ayuda total en el supuesto C (L_m), teniendo en cuenta que d_0 es la distancia total del itinerario y m es el porcentaje de reducción ocasionado, será:

$$L_m = 30\% \cdot (P_t + P_m) \cdot d_0$$

Donde:

$$P_m = m \cdot P_t$$

- d) **Combinación de los supuestos B y C:** el coste total del servicio de transporte ferroviario se corresponderá con la suma de los costes adicionales que suponen tanto el desvío como la reducción de carga, así como el coste de dicho servicio de transporte ferroviario.

Por lo tanto, la fórmula para calcular el límite de ayuda total en dicho supuesto combinado será:

$$L_c = 30\% \cdot (P_t \cdot d_0 + P_d \cdot d_a + P_m \cdot (d_0 + d_a))$$

4. Cálculo de la cuantía de ayuda total.

La Tabla 2 resume el cálculo de la ayuda total a solicitar para cada uno de los supuestos:

Cálculo de la ayuda total a solicitar en euros / tren (valor mínimo entre [1] y [2])		
Concepto	Costes adicionales [1]	Límite de ayuda total [2]
Supuesto A (*) (Supresión)	$C_s = 6,41 \cdot d_0$	$L_s = 6,024 \cdot d_0$
Supuesto B (Desvío)	$C_d = 11,53 \cdot d_a$	$L_d = 4,101 \cdot d_0 + 3,459 \cdot d_a$
Supuesto C (Reducción)	$C_m = 13,67 \cdot m \cdot d_0$	$L_m = 4,101 \cdot (1 + m) \cdot d_0$
Supuestos B y C	$C_c = 11,53 \cdot d_a + 13,67 \cdot m \cdot (d_0 + d_a)$	$L_c = 4,101 \cdot d_0 + 3,459 \cdot d_a + 4,101 \cdot m \cdot (d_0 + d_a)$

Tabla 2. Cálculo de la ayuda total a solicitar.

(*) En este supuesto, como el valor del límite de ayuda total a percibir, L_s , es siempre menor que los costes adicionales, C_s , se tomará como valor de ayuda total, L_s .

Donde:

- C_s : costes adicionales ocasionados en el supuesto A de supresión (€/tren).
- C_d : costes adicionales ocasionados en el supuesto B de desvío (€/tren).
- C_m : costes adicionales ocasionados en el supuesto C de reducción (€/tren).
- L_s : límite de ayuda total de ayuda a percibir en el supuesto A de supresión (€/tren).
- L_d : límite de ayuda total de ayuda a percibir en el supuesto B de desvío (€/tren).
- L_m : límite de ayuda total de ayuda a percibir en el supuesto C de reducción (€/tren).
- d_0 : distancia total del itinerario original (km).
- d_a : distancia adicional a recorrer en el supuesto B de desvío (km).
- m : porcentaje de reducción apreciable de carga.