

PREGUNTAS GENERALES PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE Y DIGITAL

Convocatoria en concurrencia no competitiva: Eco-incentivo ferroviario

PLAN DE RECUPERACIÓN,
TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

ECOINCENTIVOS GENERAL

1. ¿Qué es un eco-incentivo?

Por definición, los eco-incentivos son una serie de ayudas o iniciativas encaminadas a facilitar o impulsar el uso y/o adquisición de bienes y servicios que no son dañinos con el medio ambiente. El Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia (PRTR) incluye una partida de 120 millones de euros para incentivar, a través de eco-incentivos el desarrollo y uso de servicios de transporte de mercancías de forma proporcional a un mérito socioeconómico y ambiental demostrado, medido como reducción de costes externos. Así se pretende consolidar y aumentar la cuota modal del transporte ferroviario y marítimo. El coste subvencionable es el coste externo ahorrado, que en este caso depende de la reducción de las emisiones contaminantes que se consiga con el trasvase de la carretera al tren o los buques.

Coste Externo Carretera – Coste Externo Mar o FFCC= coste externo subvencionable. En el caso del eco-incentivo ferroviario será una ayuda a la oferta dirigida a las empresas ferroviarias que prestan los servicios de transporte. Su finalidad es doble. Por un lado, consolidar e incrementar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías, mejorando su desempeño ambiental, y por otro, revertir el descenso de la cuota del transporte ferroviario con criterios de sostenibilidad objetivos.

2. ¿Cómo se reparten los fondos entre los eco-incentivos ferroviario y marítimo?

Los dos programas de eco-incentivos (ferroviario y marítimo) cuentan con una dotación total de 120 M € y que, a la luz de los estudios previos sobre evolución del tráfico e intercambio modal, se ha considerado asignar inicialmente 60 M € a cada programa.

3. ¿Será elegible el tráfico de 2022 anterior a la salida de la convocatoria?

No, no habrá retroactividad en los eco-incentivos ferroviarios. Tal y como señala en el Artículo 37 de la [Orden Ministerial 371/2022](#), las ayudas de la primera convocatoria en concurrencia simple se pedirán a partir del 1 de enero de 2023 para los tráficos de 2022 medidos en tonelada neta por kilómetro (t.n/km) operados desde la publicación en el BOE de la OM que recoge la convocatoria y las bases reguladoras. El crecimiento del tráfico se calculará sobre el mismo periodo del año anterior (2021).

Los eco-incentivos ferroviarios están dirigidos a las empresas ferroviarias de transporte de mercancías (oferta).

4. En el ámbito de los eco-incentivos ¿qué se consideran costes externos?

Se entiende por coste externo aquel coste que se produce realizando una actividad, en este caso el transporte de mercancías, y que no es asumido por los agentes que la llevan a cabo, sino que se repercute sobre toda la sociedad, siendo esta la que lo acaba asumiendo. Según se recoge en el Artículo 2 de la OM, los costes externos considerados en el programa de eco-incentivos son: las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica (costes ambientales), el ruido, la congestión y la accidentalidad (costes socioeconómicos) generados por el transporte de mercancías. El eco-incentivo se basa en el ahorro de costes externos al pasar de un modo más contaminante, como la carretera, a otro más sostenible, como el ferroviario o el marítimo.

5. ¿Son compatibles los eco-incentivos con ayudas de otros países?

Según el Artículo 17 de la OM 371/2022, las subvenciones previstas son incompatibles con la percepción de otras ayudas o subvenciones para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera Administraciones o entes públicos, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales. Por su parte, al incentivarse sólo el tramo nacional, el operador podría, en su caso, solicitar ayudas de otros países para tramos de fuera de nuestras fronteras.

6. ¿Qué se considera empresa ferroviaria?

Son **empresas ferroviarias** aquellas entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la Ley del Sector Ferroviario. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

7. ¿Cómo se calculan los eco-incentivos ferroviarios en función de la oferta?

El esquema del eco-incentivo ferroviario plantea una ponderación de las ayudas en función del incremento de tráfico efectivo respecto al mismo periodo del año anterior que haya logrado la empresa ferroviaria. A mayor incremento, mayor puede ser la ayuda, hasta llegar a un incremento objetivo a partir del cual la ayuda será siempre la máxima.

Para ello, se definen 3 coeficientes (V1, V2 y V3) del modo siguiente:

- a) V1: Incremento mínimo de tráfico a partir del cual se comenzará a devengar o generar el derecho a la subvención. Para la primera convocatoria, el tráfico declarado por la empresa ferroviaria no puede ser, en ningún caso, inferior al registrado en el ejercicio anterior. Este sólo puede crecer o quedarse igual. En el caso de que la variación sea igual a cero, se devengará el incentivo mínimo (V2).

b) V2: Eco-incentivo mínimo. En la primera convocatoria será el 25% del eco-incentivo máximo al que se puede optar en función de la eficiencia y el tipo de tracción de la locomotora. Si la eficiencia, es menor al 30%, se pierde el derecho al eco-incentivo. Más detalles en el Anexo II de la Orden Ministerial.

c) V3: Incremento de tráfico a partir del cual se obtiene el eco-incentivo máximo, según la tabla de eco-incentivos máximos. Para la primera convocatoria, por ejemplo, si una empresa ferroviaria demuestra que ha aumentado su tráfico de mercancías más de un 8%, utiliza locomotoras eléctricas y tiene más de un 40% de eficiencia recibirá el máximo eco-incentivo.

V1, V2 y V3 vienen definidos en Artículo 10.10 de la Orden Ministerial y en el Anexo II se definen los valores concretos para la primera convocatoria.

La subvención devengada será el resultado de aplicar una proporción lineal entre el eco-incentivo mínimo y el eco-incentivo máximo, en función del incremento de tráfico declarado por el solicitante.

La definición de los valores se incluye como parte de la convocatoria de modo que puedan ser éstos modificados si se quiere con carácter anual para adaptarlos al funcionamiento del esquema.

8. ¿Basta con aumentar la oferta o capacidad disponible en el mercado para recibir el eco-incentivo?

No. Tal y como se recoge en el Artículo 10.7 de la OM, El eco-incentivo se otorga en función del grado de aprovechamiento del tren y del tipo de tracción de la locomotora, además de la evolución del tráfico sobre las toneladas netas transportadas respecto al mismo periodo del año anterior. Es decir, no se busca incentivar el incremento de la oferta per se.

9. ¿Es subvencionable el transporte de cualquier tipo de mercancías?

No. No podrán optar a los eco-incentivos los tráficos de carbón (Artículo 5.c de la OM).

10. ¿Hay un número mínimo de frecuencia de trenes?

No, no existe ninguna limitación en cuanto al número de frecuencia de trenes (Artículo 5).

11. ¿Los eco-incentivos ferroviarios están orientados a todos los tráficos, incluyendo el nacional y el internacional?

De acuerdo con el Artículo 2.3 de la OM 371/2022, El ámbito de aplicación de las subvenciones del eco-incentivo se corresponde con los servicios de transporte ferroviario de mercancías prestados sobre la red ferroviaria de interés general, de competencia estatal, independientemente de su origen y destino.