

PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA DE LA ECONOMÍA

INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LAS POTENCIALES BENEFICIARIOS EN LA SEGUNDA CONVOCATORIA DE SUBVENCIONES EN CONCURRENCIA NO COMPETITIVA DEL ECO-INCENTIVO PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS BASADO EN EL MÉRITO AMBIENTAL Y SOCIOECONÓMICO, EN E MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA FINANCIADO POR LA UNIÓN EUROPEA – NEXTGENERATIONUE CORRESPONDIENTE AL PERIODO DE ELEGIBILIDAD 2023

PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE Y DIGITAL EN CONCURRENCIA NO COMPETITIVA

MEDIDA 5: ACCIONES DE APOYO A LOS SERVICIOS DE DEMANDA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, FERROCARRIL/CARRETERA Y MARÍTIMO/CARRETERA PARA SU TRANSICIÓN HACIA LOS MODOS MÁS SOSTENIBLES Y PARA LA MEJORA AMBIENTAL DE ESTOS MEDIANTE ECOINCENTIVOS – ECOINCENTIVO FERROVIARIO



V1 (20/12/2023)

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.	PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO – INTRODUCCIÓN AL PROGRAMA	3
2.	REQUISITOS DE LA ACTIVIDAD SUBVENCIONABLE Y BENEFICIARIOS	4
3.	FICHERO DE DATOS A CUMPLIMENTAR EN LA SOLICITUD	5
4.	¿CÓMO PUEDO CALCULAR MI ECOINCENTIVO?	10
5.	COSTE TOTAL DEL TRANSPORTE FERROVIARIO	15
6.	CASOS PRÁCTICOS	17

1. PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO – INTRODUCCIÓN AL PROGRAMA

Este documento tiene por finalidad proporcionar información de interés sobre el programa de Eco-incentivo ferroviario a los potenciales beneficiarios, en aras de facilitar la preparación de la solicitud de ayudas en el marco de la 2ª convocatoria de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico para el periodo de elegibilidad 2023.

De este modo, este documento pretende dar respuesta a cuestiones como:

- ¿Cuáles son los requisitos para que la actividad obtenga subvención y quiénes son los beneficiarios?
- ¿Cómo debo cumplimentar el fichero de datos de la solicitud?
- ¿Cómo se calcula el eco incentivo? ¿De qué parámetros depende?
- ¿Cómo se calcula los costes totales ferroviarios?
- Ejemplos prácticos de aplicación

Este documento (“**información de interés para las potenciales beneficiarios en la segunda convocatoria de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías**”) es complementario al desarrollado para apoyar en el cumplimiento de la solicitud a través de la sede electrónica (“**guía práctica para participar en la primera convocatoria de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías**”).

Además, en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) está a disposición de los solicitantes las bases reguladoras de esta convocatoria de subvenciones, recogidas en la **Orden TMA/371/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al periodo de elegibilidad 2022.**

El organismo encargado de gestionar el reparto del grueso de las subvenciones, en régimen de **concurrencia no competitiva**, es el **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible**.

El programa de eco-incentivos al que hace referencia la Orden Ministerial citada previamente tiene por objeto 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, en cumplimiento de los objetivos específicos establecidos en la medida 5 de la inversión 4 del componente 6 del PRTR.

Se considerarán, por tanto, factores de coste externo, de acuerdo con el manual de costes externos del transporte de la Comisión Europea, los siguientes:

- 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).

Por su parte, la finalidad de estas subvenciones 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.

Los principales documentos de referencia para la elaboración de este documento están disponibles para consulta en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) y son los siguientes:

- ✚ Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)
<https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr>: Bases Regulatoras para la concesión de subvenciones

El período de elegibilidad de las actividades subvencionables será desde el 1 de enero de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2023, tal y como se recoge en el artículo 11 de la Orden Ministerial de la Convocatoria.

El plazo para presentar la solicitud en esta segunda convocatoria será desde el 1 de enero de 2024 hasta el 1 de abril de 2024, como se indica en el artículo 7 de la Orden Ministerial de la Convocatoria. La solicitud se presentará a través de la sede electrónica del MITMA.

https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFCINAS_SECTORIALES/SUB_PRTR/

Nótese que el objetivo de este documento es únicamente proporcionar información a los solicitantes. No tiene valor legal y en ningún caso la información contenida en la misma reemplaza las reglas y condiciones establecidas en las bases legales de la convocatoria.

2. REQUISITOS DE LA ACTIVIDAD SUBVENCIONABLE Y BENEFICIARIOS

Será subvencionable la actividad de transporte ferroviario de mercancías que demuestre un mérito ambiental y socioeconómico en los términos definidos en el artículo 5 de las bases reguladoras teniendo que cumplir los siguientes requisitos:

- Que se haya realizado después de la publicación de la orden ministerial de las bases reguladoras.
- Que se haya realizado con carácter previo a la solicitud de la subvención.
- Que se haya realizado sobre **la Red Ferroviaria de Interés General del Estado español, en ancho estándar o ibérico**, siendo elegible todo el **tráfico ferroviario en el mercado objetivo (intermodal, automoción y resto de modalidades) a excepción del tráfico de carbón.**
- Que cumpla con la normativa sectorial vigente que le sea de aplicación.
- Que garantice el pleno cumplimiento del principio de «no causar daño significativo» (en adelante, principio DNSH, por sus siglas en inglés)
- Que contribuya a la consecución de los objetivos climáticos de la Unión de conformidad con los coeficientes asignados para cada tipo de intervención en el anexo VI del RMRR (etiquetado climático), que se especificarán en la convocatoria.

Tienen condición de beneficiarios todas aquellas personas jurídicas establecidas en un Estado miembro de la Unión Europea legalmente autorizadas para realizar **transporte ferroviario de mercancías en España**, siempre que acrediten las condiciones reflejadas en el art. 6.2 de la **Orden TMA/371/2022** (se pedirá declaración responsable del cumplimiento de dichas condiciones).

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.**

Para acreditar que los solicitantes están autorizados para realizar transporte ferroviario de mercancías en España, **deberán aportar la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad único (Artículo 21 del RD 929/2020).**

IMPORTANTE: Las subvenciones se otorgarán en **régimen de concurrencia no competitiva por orden de presentación según la fecha y hora de registro de la solicitud**, hasta el agotamiento del crédito presupuestario disponible. En caso de que el **crédito solicitado por las entidades interesadas supere el crédito presupuestario** disponible, se procederá al **prorrateo**, entre los beneficiarios de la subvención, del importe global máximo destinado a las subvenciones.

3. FICHEROS DE DATOS A CUMPLIMENTAR EN LA SOLICITUD

Se pondrán a disposición de los solicitantes varios ficheros descargables:

- Fichero de datos desagregado por mes (apartado 3.1)
- Fichero agregado anual (apartado 3.2)
- Fichero para empresas ferroviarias de nueva creación (apartado 3.3)

3.1 Fichero de datos desagregado por mes

Se pondrá a disposición de los solicitantes un fichero de datos descargable, según Anexo IIIA de la orden por la que se aprueba y publica la segunda convocatoria de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías, en los que habrá que rellenar 2 pestañas: "DATOS" y "TIPO DE TRACCIÓN".

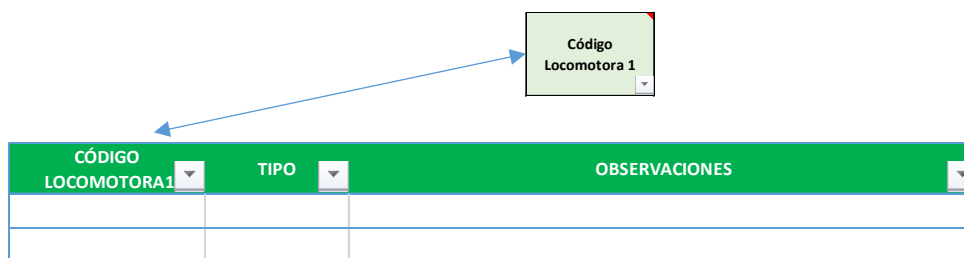
1. DATOS

La empresa ferroviaria deberá de rellenar obligatoriamente los campos en blanco para cada composición de tren, esto es:

Fecha	Tren (nº tren)	Composición (ref.)	Descripción Nodo Inicio	Descripción Nodo Fin	Distancia (km)	Toneladas brutas remolcadas (t)	Toneladas netas totales (t)	Toneladas netas carbón (t)	Tipo de carga ⁽¹⁾ (Intermodal / Autos / Resto)	Matricula Locomotora 1 (UIC)	Matricula Locomotora 2 (UIC)	Matricula Locomotora 3 (UIC)	Código Locomotora 1	Código Locomotora 2	Código Locomotora 3	Modo circulación (diésel / eléctrico)
-------	----------------	--------------------	-------------------------	----------------------	----------------	---------------------------------	-----------------------------	----------------------------	---	------------------------------	------------------------------	------------------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------------------------

- Fecha: día y mes en el que ha circulado el tren (por ejemplo 03-jun, 3 de junio)
- Tren (nº de tren): código formado por cinco cifras (por ejemplo: 41228)
- Composición: código formado por 12 cifras (por ejemplo: 935220220801)
- Descripción nodo inicio: Lugar de partida del tren: (por ejemplo: EL ESCORIAL)
- Descripción nodo fin: Lugar de llegada del tren: (por ejemplo: MADRID-PRINCIPE PIO)
- Distancia (km): kilómetros totales en la RFIG

- Toneladas brutas remolcadas (t): toneladas arrastradas por la locomotora, incluida la tara de la locomotora remolcada si la hubiera. En este concepto estarán incluidos los tráficos de carbón.
- Toneladas netas totales (t): toneladas netas totales transportadas (excluidas las taras)
- Toneladas netas carbón (t): toneladas netas de carbón transportadas. En caso de que no haya este tráfico se pondrá un “0”.
- Tipo de carga (Intermodal/Autos/Resto): (campo recomendable, pero no obligatorio, especificar en la medida de lo posible)
- Matrícula Locomotora 1, 2, y 3 (UIC): Corresponde con las matrículas de las locomotoras, según la Unión Internacional de Locomotoras.
 - En caso de utilizar más de una locomotora deberá de ponerse la más contaminante en primer lugar.
 - En caso de utilizar locomotoras de la misma categoría se podrá rellenar indistintamente.
- Código de la locomotora: código formado por 6 cifras (por ejemplo 253083). Este código deberá ser el mismo que se registre en la pestaña “TIPO DE TRACCIÓN”.
 - En caso de utilizar más de una locomotora deberá de ponerse la más contaminante en primer lugar. Este código deberá de coincidir con lo introducido en la pestaña “tipo de tracción”.



CÓDIGO LOCOMOTORA1	TIPO	OBSERVACIONES

En caso de utilizar locomotoras de la misma categoría se podrá rellenar indistintamente.

- Modo circulación: indicar si se circula en Diesel o Eléctrica (bajo catenaria) solamente en caso de utilizar locomotoras híbridas.

3	Modo circulación (2)	Tonelad remolca (t -
	(diésel / eléctri	2..
	DIESEL1	
	DIESEL2	
	ELECTRICA	

Se deberá de cumplimentar los totales de t brutas remolcadas - km, t netas totales – km, toneladas netas carbón – km, toneladas netas elegibles – km, para aquellos meses con crecimientos positivos respecto al mismo mes de los años 2022 y 2021.

	Toneladas brutas remolcadas - km (t - km)	Toneladas netas totales - km (t - km)	Toneladas netas carbón - km (t - km)	Toneladas netas elegibles - km (t - km)
FICHERO TOTAL 1: Mes 2023				
TOTAL Mes 2022				
TOTAL Mes 2021				

IMPORTANTE: para el cálculo del incremento de los tráficos hay que tener en cuenta los tráficos con tracciones distintas a Diesel 1, Diesel 2 y Eléctricas (Por ejemplo, las locomotoras de la serie 333.3), de conformidad con el artículo 5.2 de la 2ª convocatoria, se precisa calcular C como el incremento de tráfico de la empresa ferroviaria, no el incremento de tráfico de determinadas tipologías de tracción.

Valores de entrada

Solicitante: XXXXX
NIF Solicitante: XXXXXXXXX
Periodo cubierto por la solicitud:

50 % Potencial del incentivo que se devenga el año siguiente al del anterior (crecimiento nulo)
55 % Crecimiento anual a partir del cual se devenga el 100% del incentivo

* Información no esencialmente necesaria para el cálculo del incentivo de locomotoras híbridas

ECOINCENTIVO FERROVIARIO

Fecha	Tren (nº tren)	Composición (Ref.)	Descripción Nodo Inicio	Descripción Nodo Fin	Distancia (km)	Toneladas brutas remolcadas (t)	Toneladas netas totales (t)	Toneladas netas carbón (t)	Toneladas netas elegibles (t)	Modo circulación (1)	Maticula Locomotora 1 (UIC)	Maticula Locomotora 2 (UIC)	Maticula Locomotora 3 (UIC)	Código Locomotora 1	Código Locomotora 2	Código Locomotora 3	Modo circulación (2)

Ejemplo:

Fecha	Tren (nº tren)	Composición (Ref.)	Descripción Nodo Inicio	Descripción Nodo Fin	Distancia (km)	Toneladas brutas remolcadas (t)	Toneladas netas totales (t)	Toneladas netas carbón (t)	Tipo de carga (1) (Intermodal / Autos / Resto)	Maticula Locomotora 1 (UIC)	Maticula Locomotora 2 (UIC)	Maticula Locomotora 3 (UIC)	Código Locomotora 1	Código Locomotora 2	Código Locomotora 3	Modo circulación (2) (diésel / eléctrico)
20220801	41228	935220220801	MADRID-SANTA CATALINA	IRUN	626	1.076	682	0	CONTENEDORES	957103193190	957102530517	957102530400	253083	000000	000000	

2. TIPO DE TRACCIÓN

En la columna "locomotora" se cumplimentará con el mismo "Código de la locomotora" introducido en la pestaña "DATOS". En la columna tipo, se indicará el tipo de tracción de la locomotora:

- DIESEL 1,
- DIESEL 2,
- ELÉCTRICA
- HÍBRIDA: En este caso, se deberá de rellenar el modo de circulación, con el tipo de tracción que utiliza (Diesel 1, Diesel 2 o Eléctrica).
- OTRO

ra 3	Modo circulación (2) (diésel / eléctrico)	Toneladas remolcadas (t - km)
		2.22
	DIESEL1	0
	DIESEL2	0
	ELECTRICA	0
		0

CÓDIGO	TIPO	OBSERVACIONES
LOCOMOTORA1	<input type="text" value=""/> <ul style="list-style-type: none"> DIESEL 1 DIESEL2 ELECTRICA HÍBRIDA OTRO 	<input type="text" value=""/>

Se deberá aportar el **certificado de homologación de tipo UE en vigor de las máquinas** que indique que cumple con los valores límite de emisión de la categoría que corresponda (sólo para locomotoras diésel 1 o 2 o híbridas con tracción diésel). Se deberá de adjuntar el certificado completo incluido los apéndices que permite comprobar los valores de emisión.

De acuerdo con lo establecido por las bases, los tráficos con máquinas que cumplan los valores límite de emisión recibirán el eco-incentivo correspondiente tanto si funcionan con diésel como si funcionan con otros combustibles alternativos con mejor desempeño ambiental.

IMPORTANTE: En el **campo de observaciones** se deberá de indicar si la locomotora utiliza combustibles alternativos.

De esta manera, en la solicitud se **deberá aportar el certificado de la máquina** que indique que cumple con los valores límite de emisión de la categoría que corresponda para combustible alternativo, y se debe presentar la documentación que acredite el consumo del citado combustible para dicha circulación.

Fichero de agregado anual

El fichero está compuesto por dos pestañas: “INCREMENTO Y TRÁFICOS” y “RESULTADOS”.

1. INCREMENTOS Y TRÁFICOS

NIF Solicitante : xxxxxxxx					
Periodo cubierto por la solicitud:					
	Toneladas brutas remolcadas -	Toneladas netas totales - km	Toneladas netas carbón - km	Toneladas netas elegibles -	Incremento MENSUAL
FICHERO TOTAL 1: enero 2023				0,0	#DIV/0!
TOTAL enero 2021					
TOTAL enero 2022					
FICHERO TOTAL 2: febrero 2023				0,0	#DIV/0!
TOTAL febrero 2021					
TOTAL febrero 2022					
FICHERO TOTAL 3: marzo 2023				0,0	#DIV/0!
TOTAL marzo 2021					
TOTAL marzo 2022					
FICHERO TOTAL 4: abril 2023				0,0	#DIV/0!
TOTAL abril 2021					
TOTAL abril 2022					
FICHERO TOTAL 5: mayo 2023				0,0	#DIV/0!
TOTAL mayo 2021					
TOTAL mayo 2022					
FICHERO TOTAL 6: junio 2023				0,0	#DIV/0!
TOTAL junio 2021					
TOTAL junio 2022					
FICHERO TOTAL 7: julio 2023				0,0	#DIV/0!
TOTAL julio 2021					
TOTAL julio 2022					
FICHERO TOTAL 8: agosto 2023				0,0	#DIV/0!
TOTAL agosto 2021					
TOTAL agosto 2022					
FICHERO TOTAL 9: septiembre 2023				0,0	#DIV/0!
TOTAL septiembre 2021					
TOTAL septiembre 2022					
FICHERO TOTAL 10: octubre 2023				0,0	#DIV/0!
TOTAL octubre 2021					
TOTAL octubre 2022					
FICHERO TOTAL 11: noviembre 2023				0,0	#DIV/0!
TOTAL noviembre 2021					
TOTAL noviembre 2022					
FICHERO TOTAL 12: diciembre 2023				0,0	#DIV/0!
TOTAL diciembre 2021					
TOTAL diciembre 2022					
SUMA FICHEROS TOTAL incre positivos enero 2023 - 31 diciembre 2023					#DIV/0!
SUMA FICHEROS TOTAL incre positivos enero 2022 - 31 diciembre 2022					
SUMA FICHEROS TOTAL incre positivos enero 2021 - 31 diciembre 2021					

Se deberá de cumplimentar los datos mensuales correspondientes a las toneladas brutas remolcadas -Km, toneladas netas totales – km, toneladas netas carbón – km para los años 2021 y 2022. El Excel calculará las toneladas elegibles y el crecimiento mensual de tráficos. En el caso que el incremento sea negativo, se remarcará en rojo, ya que dicho mes no será elegible y por tanto no devengará ayuda.

Estos tráficos deberán ser coincidentes con los que se declaran el Excel desagregado por mes.

2. RESULTADOS

Solicitante: XXXXX
NIF Solicitante : XXXXXXXX
Periodo cubierto por la solicitud: XXXXXX

ECO - INCENTIVO - 1 (€)	
ECO - INCENTIVO - 2 (€)	
ECO - INCENTIVO - 3 (€)	
ECO - INCENTIVO - 4 (€)	
ECO - INCENTIVO - 5 (€)	
ECO - INCENTIVO - 6 (€)	
ECO - INCENTIVO - 7 (€)	
ECO - INCENTIVO - 8 (€)	
ECO - INCENTIVO - 9 (€)	
ECO - INCENTIVO - 10 (€)	
ECO - INCENTIVO - 11 (€)	
ECO - INCENTIVO - 12 (€)	
ECO - INCENTIVO TOTAL	- €
COSTES FFCC (€)	
SUBVENCIÓN	- €

INSTRUCCIONES:

- Rellenar la casilla deL 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:
- La cuantía anual de la subvención deberá ser inferior al 30 % del coste total del

Se deberá de cumplimentar cada celda con el valor del eco - incentivo calculado en el fichero desagregado.

Solicitante: XXXXX
NIF Solicitante : XXXXXXXX
Periodo cubierto por la solicitud:

Valores de entrada

50 %: Porcentaje del incentivo que se devenga si se iguala el tráfico del año anterior (crecimiento nulo)
80%: Crecimiento anual a partir del cual se devenga el 100% del incentivo

*Información no estrictamente necesaria
*Cumplimentar solo en caso de locomotoras híbridas
*Rellenar las casillas en blanco

INSTRUCCIONES:

ECO INCENTIVO FICHERO I (I)

Fecha	Tren (n°)	Composición (Pst)	Descripción Modo In	Descripción Modo Fin	Distancia (km)	Toneladas brutas remolca (t)	Toneladas netas totales (t)	Toneladas netas carb (t)	Tipos de carga (Ene, Al, D, B, C, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)	Matrícula Locomotor a 1 (EJC)	Matrícula Locomotor a 2 (EJC)	Matrícula la Locom otg (U)	Código Locom otg	Código Locom otg	Código Locom otg	Modo circulac ión (E, H, G, S, B)	Tonelada s brutas remolca s - k	Tonelada s netas totales - ki	Tonelada s netas carbón - kg	Tonelada s netas elegibles - kkg	Eficiencia - la ferr -	Escalón Eficiencia ferr -	Tipo de Trac -	Eco más -	Ecoincent ivo -
																	0	0	0	0	#DXXX	#DXXX	#ND	#ND	0,0
																	0	0	0	0	#DXXX	#DXXX	#ND	#ND	0,0
																	0	0	0	0	#DXXX	#DXXX	#ND	#ND	0,0
																	0	0	0	0	#DXXX	#DXXX	#ND	#ND	0,0

En esta pestaña de “RESULTADOS” la empresa ferroviaria deberá de rellenar la casilla correspondiente a los costes totales del transporte ferroviario 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).

Fichero para empresas ferroviarias de nueva creación

Se deberá de utilizar el fichero desagregado “Empresas de nueva creación” y el fichero de datos agregado.

Los ficheros de datos tienen una capacidad para **100.000 registros**. En caso de necesitar más registros se podrá adjuntar más de un fichero. En cualquier caso, el/los ficheros/s de datos deberán de **comprimirse en un fichero "ZIP"** con una extensión máxima de 10 MB. En caso de presentarse algún problema se tendrá que poner en contacto con el MITMA a través de buzón de consultas.

4. ¿CÓMO PUEDO CALCULAR MI ECOINCENTIVO?

Una empresa ferroviaria de mercancías podrá optar a un mayor o menor eco-incentivo en función de diversas variables como son:

- **El incremento interanual del tráfico:** el crecimiento **será** el valor del tráfico anual total acumulado en el período elegible respecto de la media del mismo valor considerando los dos años anteriores.

Alternativamente, y para maximizar el efecto incentivador, en la solicitud se podrá proponer un valor de **incremento para cada uno de los meses naturales en el período elegible**.

En este caso se comparará el valor del tráfico mensual total en cada mes natural del período elegible **respecto de la media del mismo valor y mes natural de los dos años anteriores**, garantizando, en todo caso, que se consideran las 12 mensualidades del periodo de elegibilidad global. En este caso se obtendrá un valor de incremento para cada mes natural del período elegible.

El periodo de elegibilidad comprende desde el **1 de enero de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2023**, tal y como se recoge en el artículo 11 de la Orden Ministerial de la Convocatoria.

Para el cálculo del incremento del tráfico se podrán considerar:

- Vagones de cualquier tipo vacío y plataformas con contenedores vacíos.
- La tracción no es un requisito de elegibilidad, la cual únicamente se utiliza a efectos de cálculo del eco-incentivo. Por tanto, los tráficos con tracciones distintas a Diesel 1, Diesel 2 y eléctricas son consideradas en el cómputo del incremento de tráfico.
- **En el caso de que el crecimiento mensual sea NEGATIVO, no se devengará eco incentivo en esos meses, pudiéndose devengar en aquellos meses con crecimiento POSITIVO.**

Para **aquellos casos en que una empresa ferroviaria haya iniciado su operación**, entendiéndose como haber registrado sus primeros tráficos, **con posterioridad al 1 de enero de 2021**, se aplicarán los siguientes criterios a las solicitudes:

- a) **Inicio de operación posterior al 1 de diciembre de 2021:** se aplicará el coeficiente 50% del eco incentivo máximo para el cálculo del eco-incentivo.
 - b) **Inicio de operación posterior a 1 de enero de 2021 y hasta el 1 de diciembre de 2021:** se realizará la comparación por meses naturales, obteniendo un crecimiento de tráficos para cada uno de los meses a partir del primer mes completo de operación y aplicando el coeficiente del 50% del eco incentivo máximo para cada uno de los meses anteriores.
- **La ocupación de los vagones**, esto es la eficiencia ferroviaria (carga neta / carga bruta remolcada), la carga neta y la carga bruta remolcada incluye **todo lo que la locomotora esté arrastrando**, pues independientemente de que sea o no elegible, toda la carga debe ser arrastrada e implica un consumo de la locomotora.
 - **El tipo de locomotora que utilice:** ya sea Diesel 1, Diesel 2 o eléctrica

En la solicitud se deberá aportar el certificado de la máquina que indique que cumple con los valores límite de emisión de la categoría que corresponda.

Los tráficos con máquinas que cumplan los valores límite de emisión recibirán el eco-incentivo correspondiente tanto si funcionan con diésel como si **funcionan con otros combustibles alternativos** con mejor desempeño ambiental.

Para máquinas que usen combustible alternativo se deberá aportar el certificado de la máquina que indique que cumple con los valores límite de emisión de la categoría que corresponda y la acreditación del consumo del citado combustible para dicha circulación.

CÁLCULO:


Una vez, obtenidos los parámetros anteriores se obtienen los **€€/tonelada neta elegible - km** que le corresponderían según la tabla que se muestra a continuación:

Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital

Eco-incentivos ferroviarios

Subvenciones en concurrencia no competitiva

Convocatoria 2023



AYUDA MÁXIMA ANUAL

Menor o igual al **30% del coste total del transporte ferroviario**

SUBVENCIÓN A SOLICITAR

Eco-incentivos máximos: **para crecimientos mayores o iguales al 8%**

en función de:

- La eficiencia
- El tipo de tracción

Tabla de cálculo (en €€/tn-km) ⁽¹⁾ ⁽²⁾

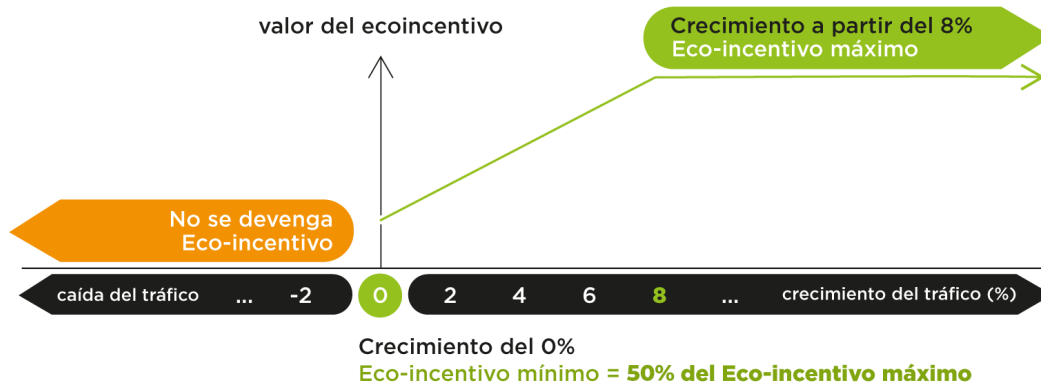
Eficiencia*	Tipo de tracción		
	Diésel 1 ⁽³⁾	Diésel 2 ⁽⁴⁾	Eléctrica
Menor del 20%	-	-	-
20% - 30%	-	0,17	0,69
30% - 40%	0,28	0,45	0,78
Mayor o igual al 40%	0,46	0,59	0,78

El eco-incentivo mínimo es el **50% del máximo**

* 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
 (2) Factores de coste externo considerados: ambientales y socioeconómicos
 (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

- Estos valores serán los de la tabla (Eco incentivo máximo) en el caso de que el crecimiento respecto de la media de los dos años anteriores sea mayor o igual al 8%.
- Si el crecimiento es nulo, entonces se devengará el 50% del Eco incentivo máximo.
- Para otros valores de crecimiento se hará una interpolación lineal.

Gráfica de cálculo del Eco-incentivo



AYUDA MÁXIMA ANUAL

Menor o igual al **30% del coste total del transporte ferroviario**

Para la determinación de la cuantía de la subvención se multiplicará los $\text{c€}/\text{t} - \text{km}$ por las toneladas – km netos elegibles, esto es excluyendo carbón, vacíos y las tracciones no consideradas.

El cálculo queda reflejado en la siguiente fórmula:

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

El cálculo de este incremento se realizará comparando el **valor del tráfico anual total** acumulado en el período elegible **respecto de la media del mismo valor considerando los dos años anteriores**. De este modo se obtendrá un único valor de C para el período elegible.

Alternativamente, y **para maximizar el efecto incentivador, en la solicitud se podrá proponer un valor C para cada uno de los meses naturales en el período elegible**. En este caso se comparará el valor del tráfico mensual total en cada mes natural del período elegible respecto de la media del mismo valor y mes natural de los dos

años anteriores, garantizando, en todo caso, que se consideran las 12 mensualidades del periodo de elegibilidad global. **En este caso se obtendrá un valor de C para cada mes natural del período eligible**

Para aquellos **casos en que una empresa ferroviaria haya iniciado su operación**, entendiéndose como haber registrado sus primeros tráfic, con posterioridad al 1 de enero de 2021, se aplicarán los siguientes criterios a las solicitudes:

- a) **Inicio de operación posterior al 1 de diciembre de 2021**: se aplicará el coeficiente V2 para el cálculo del eco-incentivo (50% eco- incentivo máximo)
- b) **Inicio de operación posterior a 1 de enero de 2021 y hasta el 1 de diciembre de 2021**: se realizará la comparación por meses naturales, obteniendo un coeficiente C para cada uno de los meses a partir del primer mes completo de operación y aplicando el coeficiente V2 (50% eco- incentivo máximo) para cada uno de los meses anteriores.

En todo caso el valor del eco incentivo será menor o igual del **30% del coste total del transporte ferroviario** (€/t-km de la actividad subvencionable)

5. COSTE TOTAL DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

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.

https://www.cnmc.es/sites/default/files/2264652_6.pdf

Se deberá hacer una **memoria justificativa** donde se explique el valor del coste del transporte desglosándolo en las siguientes partidas:

- a) **PERSONAL**: esta partida recoge los gastos anuales por sueldo, cotizaciones a la Seguridad Social, dietas, primas y formación del personal de conducción.
- b) **ENERGÍA**: distingue entre tracción diésel y eléctrica. Calcula el coste según el consumo medio de litros de diésel por km (en función de la masa remolcada y sentido del trayecto), o atendiendo a las toneladas brutas remolcadas. Se contemplan los precios medios de 0,7046 €/litro y de 2,635 €/1000TBR.
- c) **LOCOMOTORA**: e incluyen diferentes partidas, relativas al coste anual de arrendamiento o por amortización, al mantenimiento, y al seguro. Para el supuesto de locomotora arrendada, la matriz incluye el valor de mercado de las locomotoras 253.e, 269.e, 333.d y 335.d. En caso de escoger esta configuración de la hipótesis, se dispone también del coste de mercado del mantenimiento de los tres primeros modelos. No se incluye el coste financiero, que sería relevante para el supuesto de locomotora en régimen de propiedad. La razón es que no se dispone de información real al respecto y la realidad de los operadores muestra que, salvo RENFE, el resto opera mayoritariamente con material rodante arrendado.

d) **VAGONES:** incluye las mismas partidas que en el caso de las locomotoras, a excepción del coste del seguro, por no disponer información al respecto.

e) **CÁNONES Y TASAS:** Se contemplan los importes de los cánones del art. 97 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, así como el valor medio declarado por los operadores en lo relativo pago de tasas y otros cánones distintos.

f) **TERMINALES:** los costes en terminales recogen todos los asociados a las distintas operaciones que se realizan en estas instalaciones (tales como maniobras de formación, carga y descarga de UTIs, repostaje de combustible, etc.). Se recogen los valores según la Declaración de Red de ADIF de determinados servicios complementarios y auxiliares, tales como operaciones de acceso y expedición, maniobras dentro y fuera de las instalaciones, manipulación de UTIs, o suministro de combustible. Dentro de esta categoría se incluyen las tarifas máximas de los Puertos para la manipulación de UTIs.

g) **ACARREO:** El acarreo comprende la actividad de mover la carga para comunicar el origen inicial o el destino final con las instalaciones ferroviarias de carga y descarga. Se contempla la posibilidad de incluir el coste incurrido por el acarreo, que supondría transportar una distancia determinada el número de contenedores estipulado mediante camiones portacontenedores. La inclusión o no de esta partida, dependerá de la hipótesis contemplada (acarreo en origen y destino, acarreo parcial, o sin acarreo). Para el importe unitario de este coste se utiliza el valor proporcionado por el programa ACOTRAM desarrollado por el Ministerio de Fomento y que contiene una herramienta para el cálculo de los costes en trayectos por carretera.

Se deberá de cumplimentar **una declaración responsable** donde se declare que los datos sobre los costes ferroviarios **son veraces**. El MITMA se reserva el derecho a pedir toda información que considere necesaria para su comprobación. Adicionalmente se recuerda que el falseamiento de datos supondrá la aplicación del régimen sancionador.

6. JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA. ESTADOS CONTABLES DEL AÑO CORRESPONDIENTE AL PERIODO DE ELEGIBILIDAD CON ENTREGA DE INFORME DE AUDITORÍA

Se deberá de entregar **los estados contables del año** correspondiente al periodo de elegibilidad (año 2023) con entrega de informe de auditoría consistente en:

- Cuentas anuales auditadas
- Informe de procedimientos acordados
- Cuentas anuales del año siguiente al de la concesión

a) **Cuentas anuales auditadas:**

La justificación documental se acreditará mediante la presentación de estados contables con entrega de un **informe complementario elaborado por el auditor de cuentas**, o, en el caso de entidades del sector público empresarial, informe de la Intervención General de la Administración del Estado o del responsable del departamento de auditoría interna.

Las cuentas anuales deberán estar **formuladas y presentadas de acuerdo con la legislación mercantil.**

- b) informe de procedimientos acordados emitido por auditor con la conciliación de las partidas de costes según memoria de costes de transporte ferroviario con las partidas de gastos de las cuentas anuales**

En esta convocatoria se pedirá información complementaria a las cuentas anuales aprobadas de la anualidad 2023, mediante un **“informe de procedimientos acordados”** realizado por un auditor de cuentas con el objeto de poder **verificar y conciliar las partidas de costes incluidos en la “Memoria de costes del transporte ferroviario” con las partidas contables correspondientes en las cuentas anuales.**

- c) Cuentas anuales del año siguiente al de la concesión**

Se deberá reflejar diferenciadamente el ingreso de la subvención por el importe recibido (en la 1ª convocatoria) en las cuentas anuales del año 2023.

Para la presentación de la documentación de justificación económica se dispondrá de un plazo máximo e de QUINCE (15) días hábiles contados a partir del 30 de junio de 2024.

7. CASOS PRÁCTICOS

CASO 1

Una empresa ferroviaria mueve **1.180 M t – km netas** en España en el año 2023. Durante los años 2022 y 2021 mueven respectivamente **1.150 y 1.100 M t – km netas totales**. En este caso, el incremento registrado de tráfico en 2023 respecto de la media del tráfico de 2022 y 2021 es del **4,9%**. Además, ha realizado todos sus tráficos con locomotoras eléctricas y su eficiencia ferroviaria se encuentra entre el **20 - 30%**.

La empresa ferroviaria tendrá derecho a un eco-incentivo de **0,56 céntimos de euro** por tonelada-kilómetro neta elegible transportada. Y es que al registrar un crecimiento inferior al 8%, que es el que daría derecho al obtener el 100% del eco-incentivo máximo, la ayuda correspondiente se minora y se calcula de forma lineal entre el eco-incentivo máximo al que se puede optar, que en este caso es **0,69 céntimos de euro**, y el mínimo, que es **0,34 céntimos de euros** o, lo que es lo mismo, el 50% del máximo.

Por último, para calcular la ayuda, se multiplicarán las toneladas netas por kilómetro transportadas elegibles en el periodo subvencionable por el eco-incentivo resultante, es decir, **1.180 millones de t-km netas**¹ por **0,0056 euros por tonelada-kilómetro** neta transportada. Así, la ayuda que recibiría el operador alcanzaría los **6,6 millones de euros**. Eso sí, siempre y **cuando la cifra no supere el 30% de sus costes totales**.

¹ Se supone para este caso que no hay tráfico de carbón o derivados. Si hubiera algún tráfico habría que descontarlo, ya que no sería elegible.

CASO 2

Una empresa ferroviaria mueve **553 M t – km netas** en España en el mes de mayo ² de 2022, frente a un tráfico de **550 y 525 millones de toneladas por kilómetro netas totales registrados en mayo de los años 2021 y 2020** respectivamente, ha realizado todos sus tráficos con locomotoras diésel y su eficiencia ferroviaria es superior al 40%.

El eco-incentivo máximo al que puede optar la empresa en la presente convocatoria es **0,46 céntimos de euro** por tonelada neta y kilómetro transportada siempre y cuando su actividad crezca un 8% o más. En este caso, el **incremento registrado es del 2,9%**, por lo que hay que ajustar la ayuda a la tasa de crecimiento de forma lineal resultando un eco-incentivo de **0,31 céntimos de euro** por tonelada-kilómetro neta transportada.

Así, la ayuda que recibiría el operador alcanzaría **los 1,7 millones de euros**. Eso sí, siempre y cuando la cifra no supere el 30% de sus costes totales.

CASO 3 (empresa ferroviaria ha iniciado su operación, entendiéndose como haber registrado sus primeros tráficos, con posterioridad al 1 de enero de 2021)

Una empresa ferroviaria inicia su operación el 1 de enero de 2022 y quiere solicitar eco - incentivo en esta convocatoria. La empresa ferroviaria mueve **50 M t – km netas** en España en el mes de enero de 2023, frente a un tráfico de **45 M t - km netas** realizado en el mes de enero de 2022. ha realizado todos sus tráficos con locomotoras eléctricas y su eficiencia ferroviaria es superior al 40%.

El eco-incentivo máximo al que puede optar la empresa en la presente convocatoria es **0,78 céntimos de euro** por tonelada neta y kilómetro transportada siempre y cuando su actividad crezca un 8% o más. En este caso,

Por tratarse de una empresa que ha iniciado con fecha posterior al 1 de diciembre de 2021, el eco -incentivo aplicado **es el correspondiente al 50% del eco incentivo máximo**, es decir **0,39 céntimos de euro por tonelada neta y kilómetro transportada**

Así, la ayuda que recibiría el operador alcanzaría los **0,195 millones de euros**. Eso sí, siempre y cuando la cifra no supere el 30% de sus costes totales.

² Excepcionalmente para esta 2ª convocatoria, se formula un mecanismo alternativo de cálculo del Eco-incentivo, al que se pueden acoger aquellas empresas ferroviarias que puedan haber sido afectadas en determinadas mensualidades por los múltiples cortes de tráfico temporales originados por las obras de adecuación que se están produciendo de manera generalizada en diferentes secciones de la Red Ferroviaria de Interés General y la desaceleración del consumo en los primeros meses del año, discriminando razonablemente los periodos de elegibilidad con funcionamiento ordinario de los periodos con funcionamiento anómalo por causas externas al sector.