

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 2471** *Orden TRM/124/2025, de 3 de febrero, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones 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 y Movilidad Sostenible, 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 y Movilidad Sostenible, 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 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 subvenciones por perturbaciones extraordinarias de tráfico, 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.

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 la supresión de los surcos ferroviarios, el desvío o modificación del itinerario original o la reducción 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 subvenciones 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.

Para avanzar en la consecución de los objetivos planteados en la iniciativa Mercancías 30, que apunta a la recuperación económica y a la consecución de un transporte descarbonizado y sostenible, y aprovechando los nuevos marcos de financiación, tanto europeos como nacionales, destinados a la modernización y desarrollo de la infraestructura ferroviaria, se hace evidente la necesidad de intensificar, en los próximos años, la labor de mejora de la infraestructura ferroviaria que posibilite un crecimiento de la cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril. Así, para acometer actuaciones, tales como la ampliación de vías de apartado, la modernización de los sistemas de seguridad y de señalización, la electrificación de líneas o la adecuación de gálibos, entre otras, es previsible que se dé un aumento en el corto y medio plazo de las intervenciones en la infraestructura y, con ello, un mayor número de restricciones temporales de capacidad que se produzcan fuera de las bandas de mantenimiento ordinarias. Por ello, resulta necesario que esta medida incentivadora del transporte de mercancías por ferrocarril no solo se sustente sobre las incidencias imprevistas, sino también sobre aquellas planificadas, habida cuenta de la magnitud y el previsible impacto de las actuaciones de actualización y mejora de las infraestructuras ferroviarias en los próximos años, fortaleciendo al máximo la confianza de las empresas ferroviarias y del resto de agentes implicados en el modo de transporte ferroviario.

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 subvención cuando, como consecuencia de una restricción temporal de capacidad, se produzca la supresión de surcos ferroviarios, el desvío de los itinerarios o la reducción en el volumen de carga que los trenes pueden transportar derivada de limitaciones en cuanto a la longitud máxima permitida de circulación de los trenes o a cualquier otra circunstancia.

Así, en aquellos tráficos que sufran una restricción temporal de capacidad con impacto significativo, el otorgamiento de las subvenciones que se prevén en esta orden se supedita, en el supuesto de supresión del tráfico ferroviario inicialmente planificado, a la realización posterior de un tráfico ferroviario por el mismo itinerario. En los supuestos que impliquen una reducción en la carga original o una modificación o desvío en el itinerario original, el otorgamiento de las subvenciones se supedita a la realización efectiva del tráfico afectado por estas circunstancias. En esta lógica, cada convocatoria de subvenciones 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 subvenciones análogas. 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.

Las subvenciones contempladas en la presente orden se incardinan en el Plan Estratégico de Subvenciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para el periodo 2022-2024. Dicha incardinación se efectúa a través del primero de los cuatro objetivos estratégicos del Plan, que tiene como finalidad fomentar un sistema de transporte orientado a mejorar la movilidad de los ciudadanos y la competitividad de la economía española.

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 ésta 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 subvenciones, 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 y Movilidad Sostenible. Asimismo, la presente orden ha sido a su vez informada por la Secretaría General Técnica y por la Dirección General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como por el Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática, de acuerdo con el artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

La presente orden se dicta en virtud de las competencias exclusivas del Estado en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de obras públicas de interés general, según lo dispuesto, respectivamente, en el artículo 149.1, cláusulas 21.<sup>a</sup>, 13.<sup>a</sup> y 24.<sup>a</sup>, de la Constitución Española.

En su virtud, a propuesta de la Dirección General del Sector Ferroviario, con la aprobación previa del Ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, 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, para la concesión, en régimen de concurrencia competitiva, de subvenciones 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, y que supongan un impacto significativo en los tráficos ferroviarios de mercancías con base a los criterios establecidos en el artículo 3 de la presente orden.

Artículo 2. *Régimen jurídico.*

1. Las subvenciones 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, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

2. Las subvenciones estarán sujetas, en todo caso, al cumplimiento de las condiciones establecidas por las presentes bases y por las convocatorias correspondientes.

3. La concesión de las subvenciones reguladas en la presente orden ha sido validada por la Comisión Europea en lo relativo al cumplimiento del régimen de ayudas de Estado.

Artículo 3. *Definiciones.*

1. Restricción temporal de capacidad: Afección a la capacidad de la infraestructura como consecuencia de:

a) Cualquier actuación sobre la infraestructura que esté prevista en la Declaración sobre la Red, se produzca fuera de las bandas de mantenimiento ordinarias correspondientes 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 actuación sobre la infraestructura no prevista en la Declaración sobre la Red, incluyendo aquellas que sean motivadas por causas extraordinarias o de fuerza mayor, sin perjuicio de lo establecido en el punto 15 del anexo VII de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012.

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 supresión del servicio previsto.  
b) El desvío del servicio por un itinerario alternativo, que implique recorrer una distancia superior a los valores reflejados en la siguiente tabla:

Longitud original del recorrido $d_0$ [km]	Distancia a recorrer por desvío alternativo
$d_0 \leq 250$ km	25 [km]
$d_0 > 250$ km	$0,10 \cdot d_0$ [km]

Se incluyen en esta categoría aquellos servicios cuyo itinerario original sufra una modificación en el punto de origen y/o destino superior a los valores reflejados en la tabla anterior.

c) Una reducción de carga neta transportada mayor o igual al 10 % de la carga neta a transportar originalmente.

#### Artículo 4. *Ámbito de aplicación.*

1. Las subvenciones se aplicarán a las empresas que presten 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. Para poder optar a la percepción de la subvención, deberá producirse uno de los siguientes supuestos:

a) Supresión del servicio: se deberán realizar los tráficos que se vieron suprimidos por la restricción temporal de capacidad, una vez finalizada ésta, por el mismo itinerario.

En este supuesto, la empresa ferroviaria se deberá encontrar en alguna de las siguientes circunstancias:

i. Contar con capacidad adjudicada cuando se haya producido la restricción temporal de capacidad.

ii. En el caso de no contar con capacidad adjudicada, debe acreditarse que se han realizado servicios ferroviarios con regularidad por el itinerario afectado por la restricción temporal de capacidad durante los tres meses anteriores al inicio de la restricción temporal de capacidad y los tres meses posteriores a la finalización de 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) Desvío: se deberá realizar el tráfico ferroviario por un recorrido que discorra total o parcialmente por un itinerario alternativo o sufra una modificación en su origen y/o destino, en una distancia 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 la carga neta transportada cuya magnitud sea considerada impacto significativo, conforme a lo establecido en el artículo 3.2.c) de la presente orden.

3. Cada convocatoria contendrá el listado de aquellas restricciones temporales de capacidad acaecidas en el año anterior que puedan encuadrarse en el ámbito de aplicación descrito en el presente artículo.

#### Artículo 5. *Órganos competentes.*

1. En virtud del artículo 62.2.h) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, y de acuerdo con lo establecido en 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, la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible será el órgano competente para:

- a) Aprobar las convocatorias para la concesión de las subvenciones.
- b) Conceder las subvenciones.

2. La Dirección General del Sector Ferroviario será el órgano competente para instruir el procedimiento de concesión de las subvenciones 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. El análisis y la evaluación de las solicitudes se realizará por el órgano colegiado, la Comisión Técnica de Valoración, según lo previsto en el artículo 22.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, que estará formada por:

- a) Presidente: Un funcionario de la Dirección General del Sector Ferroviario que desempeñe un puesto de nivel 28 o superior.
- b) Secretario: Un funcionario de la Dirección General del Sector Ferroviario, con voz, pero sin voto, designado por la persona titular de dicho centro directivo, que desempeñe un nivel 20 o superior.
- c) Vocales: Tres funcionarios de la Dirección General del Sector Ferroviario, designados por la persona titular de dicho centro directivo, que desempeñen un nivel 26 o superior.

La Comisión Técnica de Valoración se ajustará, en cuanto a su funcionamiento, a lo previsto en la sección 3.<sup>a</sup> del capítulo II del título preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

4. 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 subvenciones.
- 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 subvención por la misma restricción temporal de capacidad.
- c) Aportarán el listado de las restricciones temporales de capacidad a las que se refiere el artículo 4.3, que hayan tenido lugar en el año anterior a cada convocatoria y con antelación suficiente a su publicación.

#### Artículo 6. *Beneficiarios.*

1. Serán beneficiarios las personas jurídicas en quienes concurran todas las circunstancias siguientes:

- a) Realizar tráficos ferroviarios de mercancías que se encuadren dentro del ámbito de aplicación de este sistema de subvenciones, establecido en el artículo 4 de la presente orden.
- b) 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.

c) No estar incurso en ninguna de las prohibiciones previstas en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

d) No estar sujeta a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión Europea que haya declarado una subvención ilegal e incompatible con el mercado común.

e) 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. La acreditación del cumplimiento de los requisitos del apartado anterior se realizará según lo dispuesto en el artículo 11.3 de estas bases reguladoras, sin perjuicio de que en cada convocatoria pueda exigirse la presentación de documentación o información adicional.

## Artículo 7. *Obligaciones de los beneficiarios.*

1. Los beneficiarios deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

a) Aportar una autorización permitiendo al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible el acceso a los datos de tráfico que consten al administrador de infraestructuras ferroviarias y a los expedientes administrativos que tramite éste 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 las presentes bases reguladoras.

c) Comunicar a la Dirección General del Sector Ferroviario, en un plazo máximo de siete días desde que se tenga conocimiento, 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 subvención.

d) Mantener un sistema de contabilidad separado para todas las transacciones relacionadas con la actividad objeto de la subvención o, al menos, contar con una codificación contable adecuada que permita identificar claramente dichas transacciones.

e) Declarar la subvención, 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 subvención, el importe recibido.

f) Cumplir con los requisitos de difusión y publicidad establecidos en el artículo 21 de la presente orden, conforme a lo dispuesto en el artículo 18.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Cada convocatoria deberá, asimismo, precisar las obligaciones ya contenidas en la presente orden, sin establecer obligaciones adicionales, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

2. El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones identificadas en estas bases reguladoras será causa suficiente para la pérdida del derecho al cobro de la subvención o para la obligación de reintegro de la subvención concedida, en los términos previstos en el artículo 19 de la presente orden.

## Artículo 8. *Presupuesto, cuantía de las subvenciones y financiación.*

1. El presupuesto será establecido en la correspondiente convocatoria de subvenciones.

2. La cuantía total máxima a conceder se establecerá en la correspondiente convocatoria, de acuerdo con el crédito presupuestario disponible.

3. Las subvenciones serán financiadas con los fondos procedentes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, siempre que exista para ello crédito adecuado y suficiente.

Las convocatorias determinarán la aplicación presupuestaria a las que deben imputarse las correspondientes subvenciones.

4. 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 subvenciones entre los beneficiarios de la subvención. Dicho prorrateo se calculará teniendo en cuenta la valoración de las solicitudes definida en el artículo 13 y de acuerdo con el procedimiento establecido en el anexo II de la presente orden.

5. Las fórmulas de cálculo de la subvención se desglosan en el anexo I de la presente orden.

6. Las subvenciones 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).

7. El periodo de elegibilidad de la actividad objeto de la subvención se extenderá durante cuatro años a contar desde la aprobación por parte de la Comisión Europea del presente sistema de subvenciones, efectuada con fecha de 2 de julio de 2024.

#### Artículo 9. *Costes subvencionables.*

1. Los costes que justifican la concesión de las subvenciones se corresponden con la reducción de costes externos de la actividad subvencionable respecto del transporte por carretera.

2. La intensidad de la ayuda, tal y como viene reflejada en la tabla 1 del anexo I, está basada en el mérito ambiental y socioeconómico demostrado durante la realización de la actividad subvencionable. Dicho mérito ambiental y socioeconómico se mide como el ahorro unitario de costes externos de la actividad respecto del transporte por carretera, teniendo en cuenta el tipo de tracción y eficiencia del transporte ferroviario.

3. La cuantía de las subvenciones, calculada según los criterios establecidos en el anexo I de la presente orden y de acuerdo con los términos establecidos en la correspondiente convocatoria, deberá ser inferior en términos unitarios (€ por t-km transportada), para cada beneficiario y convocatoria, al 50 % del mérito ambiental y socioeconómico.

4. La cuantía total de la subvención deberá ser inferior en términos unitarios (€ por t-km transportada), para cada beneficiario y convocatoria, al 30 % del coste total del transporte ferroviario. 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 19 de la presente orden.

#### 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 competitiva, en virtud del artículo 22 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, a las entidades que cumplan con todos y cada uno de los requisitos establecidos en la presente orden, 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 de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

La convocatoria de subvenciones será publicada en la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS), junto con un extracto de la misma que será publicado en el «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, 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, debiendo ser, como mínimo, de tres meses y, como máximo, de seis meses a contar desde el día siguiente al de la publicación del extracto de la convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado».

2. 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.

3. 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 electrónica a través del registro electrónico accesible en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 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.

4. 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 subvención como representante de la entidad solicitante. La acreditación de la representación también podrá realizarse a través de la inscripción en el Registro Electrónico de Apoderamientos.

c) Declaración responsable acreditativa del cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 13.2, a excepción de lo previsto en el párrafo e), de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, realizada de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 25 y 26 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

Dicha declaración responsable facultará al órgano instructor a verificar el cumplimiento de las condiciones de los beneficiarios de la subvención. Dicha comprobación se realizará con anterioridad a la concesión de la subvención y, en caso de detectarse el incumplimiento de alguna condición, procederá la denegación de la subvención.

d) Acreditación del nivel de cumplimiento de los plazos de pago establecidos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, a través de los medios de prueba definidos en el artículo 13.3 bis de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

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 subvención, con indicación de las variables requeridas para su cálculo, así como la información que se requiera en la correspondiente convocatoria.

g) Información relativa a los tráficos totales expresada en toneladas – kilómetro, efectuados en la Red Ferroviaria de Interés General durante el periodo subvencionable.

h) Documentación justificativa de la ejecución de las actividades, en los términos establecidos en el artículo 18 de la presente orden.

i) Declaración responsable del cumplimiento del requisito establecido en el artículo 6.1.e) referida a las cuentas individuales de la empresa solicitante. En otro caso, podrá referirse a las cuentas consolidadas formuladas por la sociedad matriz a la que pertenezca; si bien deberá acompañarse de una carta de patrocinio en la que la sociedad matriz declare que prestará a la filial el apoyo financiero que, en su caso, necesite para ejecutar el proyecto o desarrollar la actividad a que se destina estas subvenciones. Con anterioridad a la propuesta de resolución de concesión de la subvención, se requerirá la presentación de la documentación que acredite la realidad de los datos contenidos en la citada declaración, en un plazo no superior a 15 días, conforme a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 23 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

j) 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.

En virtud lo dispuesto en el artículo 22.4 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, la solicitud conllevará la autorización del solicitante para que el órgano gestor pueda comprobar de forma directa, a través de certificados telemáticos, el cumplimiento de las obligaciones de la entidad solicitante de estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social según lo establecido en los artículos 18 y 19 del referido reglamento. En caso de que el solicitante deniegue esta posibilidad, deberá aportar los correspondientes certificados.

5. La solicitud y la documentación requerida se presentarán a través del registro electrónico accesible en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

6. Una vez cursada la solicitud de la subvención, la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 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.

7. En caso de detectarse defectos u omisiones subsanables o que se necesitara información complementaria, se requerirá al solicitante, mediante la puesta a disposición del interesado a través de la Dirección Electrónica Habilitada única (DEHú) pudiendo, de forma complementaria a lo anterior, notificarse en la sede electrónica asociada, 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.

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 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 la evaluación de las solicitudes, conforme a los criterios de valoración establecidos en el artículo siguiente, asignando un orden de prioridad a las distintas solicitudes, en función de los puntos obtenidos por cada una de ellas.

3. 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.

4. La Comisión Técnica de Valoración procederá al análisis y valoración de las solicitudes admitidas, conforme a los criterios establecidos en el artículo 13, estableciendo un orden de prelación y fijando la cuantía de la subvención a conceder a las solicitudes en función de su puntuación, con el límite fijado en la convocatoria dentro del crédito presupuestario disponible. Una vez evaluadas las solicitudes, emitirá un informe en el que se concretará el resultado de la evaluación efectuada.

5. A la vista del informe emitido por la Comisión Técnica de Valoración 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 subvención y el importe de la subvención total propuesta para cada solicitante.

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

6. 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.

7. 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. Criterio de valoración de las solicitudes.**

La valoración de las solicitudes presentadas, hasta un máximo de 100 puntos, se efectuará con arreglo a la siguiente fórmula:

$$PN_i = \frac{P_i}{P_{\max}} \cdot 100$$

Siendo  $PN_i$  la puntuación normalizada entre 0 y 100 puntos de cada solicitante, siendo  $P_{\max}$  la mayor puntuación obtenida entre todos los solicitantes y  $P_i$  la puntuación obtenida por cada solicitante de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$P_i = \frac{C_i}{T_i}$$

Siendo  $C_i$  la cuantía de la subvención obtenida según el cálculo realizado de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo I, en los términos establecidos en el artículo 9 de la presente orden y siendo  $T_i$  el tráfico total de mercancías efectuado por el solicitante en la Red Ferroviaria de Interés General, durante el periodo subvencionable, medido en miles de toneladas netas-kilómetro.

#### Artículo 14. 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 publicarse en un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la publicación de la correspondiente convocatoria, salvo que esta posponga sus efectos a una fecha posterior.
3. La resolución será objeto de publicación en el Portal de Subvenciones de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el plazo de diez días desde la fecha en que haya sido dictada surtiendo aquélla los efectos de la notificación conforme al artículo 45.1.b) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.
4. El vencimiento del plazo máximo sin haberse publicado la resolución legitima a los interesados para entender desestimada, por silencio administrativo, la solicitud de concesión de la subvención.
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 subvención, incluyendo: entidad beneficiaria e importe de la subvención 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. La resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá recurrirse potestativamente en reposición ante el órgano concedente de acuerdo con lo previsto en los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, o ser impugnada ante el orden jurisdiccional contencioso administrativo, de acuerdo con lo previsto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

#### Artículo 15. Modificación de la resolución.

1. La resolución de concesión podrá ser objeto de modificación, a instancia del beneficiario siempre que se produzca alguna de las siguientes circunstancias:
  - a) Alteración sobrevenida de las condiciones tenidas en cuenta para la concesión de la subvención debidamente justificada. Dicho cambio no deberá alterar la naturaleza u objetivos de la subvención ni suponer una alteración sustancial en el contenido de las actividades objeto de la subvención.
  - b) Obtención concurrente de otras aportaciones en los supuestos afectados por incompatibilidades.

2. El beneficiario deberá instar la modificación, a través de la sede electrónica asociada, en el plazo de diez días a contar desde que se tenga constancia de alguna de las circunstancias anteriores. La resolución sobre la modificación se dictará por la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible y deberá notificarse al interesado en el plazo máximo de veinte 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 legítima 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 16. *Pago de la subvención.*

1. El pago de la subvención se llevará a cabo 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 subvención concedida.

2. El pago de la subvención quedará condicionado a que exista constancia, por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de que el beneficiario cumple todos los requisitos establecidos en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en su reglamento de desarrollo, en la presente orden y en la correspondiente convocatoria.

#### Artículo 17. *Compatibilidad de las subvenciones.*

1. Las subvenciones 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 cualquier administración o ente público, nacional, de la Unión Europea o de organismos internacionales.

2. Para cada convocatoria, se verificará que la cuantía total de subvención adjudicada a cada beneficiario en combinación con las subvenciones adjudicadas al amparo de 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, no exceden del 50 % del mérito ambiental y socioeconómico de la actividad subvencionable y son inferiores al 30 % del coste total del transporte ferroviario, cumpliendo así con los límites establecidos en el artículo 9.

3. Estas subvenciones son incompatibles con la obtención de cualquier indemnización derivada de una reclamación de responsabilidad patrimonial motivada por el incremento de los costes del transporte ferroviario ocasionados por una determinada restricción temporal de capacidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran proceder a consecuencia de otros posibles daños de naturaleza distinta a los motivados por la referida restricción temporal de capacidad.

4. Se suspenderá la concesión o el pago de toda subvención en el marco del presente programa de subvenciones a toda entidad que se haya beneficiado de una subvención anterior declarada incompatible por una Decisión de la Comisión, sea con respecto a una subvención individual o a un régimen de subvenciones, hasta que la entidad en cuestión haya reembolsado o ingresado en una cuenta bloqueada el importe total de la subvención ilegal e incompatible y los correspondientes intereses de demora.

#### Artículo 18. *Justificación.*

1. Los beneficiarios deberán justificar la realización de la actividad y el cumplimiento de la finalidad para la que se concede la subvención 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 subvención 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 subvención se deberá presentar electrónicamente, por parte de los beneficiarios, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 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 previstas en las presentes bases o en la correspondiente convocatoria, para verificar la efectiva adecuación de la actividad ejecutada objeto de subvención, 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 y Movilidad Sostenible, la Intervención General de la Administración del Estado o cualquier organismo fiscalizador podrá solicitar al beneficiario en cualquier momento la exhibición de cualquiera de los documentos que hayan servido para el otorgamiento de la subvención.

En caso de que el beneficiario no facilitase los documentos 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 subvención por parte en los términos establecidos en los artículos 37 y 38 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

#### Artículo 19. *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 subvención o a la obligación de reintegro de la subvención, 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 con el artículo 18.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.	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 20. *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 Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y su reglamento de desarrollo.

## Artículo 21. *Publicidad y difusión.*

1. En todas las referencias que realicen los beneficiarios, en cualquier medio de difusión, a las actividades que hayan obtenido las subvenciones reguladas en estas bases, deberá figurar en todo caso la referencia a la financiación de la actividad mediante fondos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 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, siempre que se encuentren dentro de los supuestos establecidos en el artículo 3.b) de la misma.

3. La publicidad de las subvenciones concedidas se llevará a cabo a través del portal de internet del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 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 22. *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 subvenciones 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 subvención serán tratados por la Dirección General del Sector Ferroviario, 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 subvenciones reguladas en la presente orden, finalidad basada en el interés público de las subvenciones, 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@transportes.gob.es](mailto:dpd.dgoi@transportes.gob.es).

5. Asimismo, podrán ponerse en contacto con el Delegado de Protección de Datos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en la dirección de correo electrónico [dpd.dgoi@transportes.gob.es](mailto:dpd.dgoi@transportes.gob.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 21.<sup>a</sup> Asimismo, la presente orden encuentra amparo en la competencia exclusiva del Estado que la Constitución Española, en el artículo 149.1, cláusula 13.<sup>a</sup>, le otorga en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica. Además, esta orden se dicta en virtud de la competencia exclusiva del Estado en materia de obras públicas de interés general, según lo dispuesto en el artículo 149.1, cláusula 24.<sup>a</sup>, de la Constitución Española.

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».

Madrid, 3 de febrero de 2025.–El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente Santiago.

## ANEXO I

### Cálculo de la subvención

#### 1. Metodología de cálculo de las subvenciones.

Para el cálculo de las subvenciones, se distinguen tres supuestos: A, B y C, que se corresponden, de manera inequívoca, con los tres supuestos descritos en el artículo 4.2 de la presente orden:

- Supuesto A: Supresión.
- Supuesto B: Desvío.
- Supuesto C: Reducción de carga neta transportada.

La subvención total a solicitar para un servicio de transporte ferroviario afectado por una restricción temporal de capacidad (en adelante RTC) estará justificada por la reducción de costes externos de la actividad subvencionable respecto del transporte por carretera.

La subvención total a percibir deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) La subvención no podrá ser superior al 50 % del mérito ambiental y socioeconómico.
- b) La subvención no podrá ser superior al 30 % del coste total del transporte ferroviario.

El cálculo de la subvención se realizará de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del presente anexo.

#### 2. Subvención por mérito ambiental y socioeconómico.

El cálculo del mérito ambiental y socioeconómico se ha realizado 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).

En virtud de lo estipulado en el artículo 103 de la citada comunicación, los costes subvencionables son la parte de los costes externos que el transporte ferroviario permite evitar en relación con los modos de transporte competidores.

La tabla 1 recoge los costes unitarios a considerar para el cálculo de la subvención, teniendo en cuenta que estos son equivalentes al 50 % de ahorro unitario de costes

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

Los factores de coste externo que han sido considerados en el cálculo son: Ambientales (emisiones de CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> y PM) y socioeconómicos (congestión, accidentalidad y ruido).

Tabla 1. Mérito ambiental y socioeconómico máximo (en c€/t-km neta)

Eficiencia	Tipo de tracción		
	Diésel 1 <sup>(1)</sup>	Diésel 2 <sup>(2)</sup>	Eléctrica
< 20 %	–	–	–
20 % – 30 %	–	0,17	0,69
30 % – 40 %	0,28	0,45	0,78
≥ 40 %	0,46	0,59	0,78

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

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

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

(2) Compatible con otros combustibles distintos de diésel, cumpliendo los valores límite de emisiones.

Para el cálculo de la subvención, C, en cualquiera de los tres supuestos de subvención, se deberá multiplicar el valor correspondiente de la tabla 1 por cada tonelada neta afectada por una determinada RTC que ha podido ser transportada de forma efectiva y por la distancia total recorrida por dicha tonelada, tal y como se expresa en la siguiente fórmula:

$$C = A \cdot T \cdot d$$

Donde:

- A: mérito ambiental y socioeconómico (obtenido de la tabla 1).
- T: toneladas netas efectivamente transportadas a pesar de existir una RTC.
- d: distancia total recorrida de forma efectiva.

### 3. Límites de las subvenciones.

En cumplimiento de la limitación definida en el apartado 5 del artículo 9 de la presente orden, los valores proporcionados en la tabla 1 del apartado 2 del presente anexo han sido definidos para garantizar que la cuantía de la subvención sea inferior al 50 % del mérito ambiental y socioeconómico, en todos los casos.

Asimismo, para garantizar que la cuantía total de la subvención no exceda del 30 % del coste total del transporte ferroviario, éste se calculará como el producto entre: el coste unitario de transporte ferroviario de mercancías, G, medido en euros por tonelada-kilómetro neta; las toneladas netas efectivamente transportadas a pesar de existir una RTC, T; y la distancia en kilómetros que hubiera recorrido el tren en el itinerario original si no hubiera existido dicha RTC, d<sub>0</sub>.

$$\text{Subvención} \leq 30\% \cdot (G \cdot T \cdot d_0)$$

El coste unitario de transporte ferroviario de mercancías, G, se obtendrá de los costes totales de transporte ferroviario acreditados por cada candidato, 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.

En aquellos casos en los que la subvención exceda el límite definido en el párrafo anterior, se realizará una reducción de la cuantía de la subvención para cumplir con el límite establecido.

## ANEXO II

### Sistema de prorrateo

El sistema de prorrateo se aplicará, exclusivamente, a aquellos casos en los que, evaluando todas las solicitudes, el importe total solicitado por todas las empresas que resulten beneficiarias en una determinada convocatoria sea superior al presupuesto total comprometido para dicha convocatoria.

El importe total de subvención solicitado será revisado y, en su caso, corregido por el órgano instructor, para garantizar que su cálculo ha sido realizado de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo I de la presente orden. Por lo tanto, el término «subvención solicitada» utilizado en este apartado hace referencia a la cuantía de subvención solicitada por el beneficiario que ha sido revisada y, en su caso, corregida por el órgano instructor.

La realización del prorrateo tendrá en cuenta la puntuación normalizada de cada beneficiario ( $PN_i$ ), con el objetivo de favorecer a los beneficiarios con mayor puntuación.

Para realizar el cálculo del prorrateo se deberá aplicar la formulación siguiente:

$$A_i = \frac{PN_i \cdot A_{oi}}{\sum PN_i \cdot A_{oi}} \cdot Q$$

Donde:

- $A_i$  es el valor de la subvención para un determinado beneficiario tras realizar la aplicación del prorrateo.
- $Q$  es la cuantía comprometida a nivel presupuestario para la convocatoria.
- $A_{oi}$  es el valor de la subvención solicitada.
- $PN_i$  es la puntuación normalizada entre 0 y 100 puntos de cada beneficiario, calculada de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 de la presente orden.

El valor máximo de subvención que podrá obtener un beneficiario no excederá, en ningún caso, del valor de subvención solicitada antes de realizar la aplicación del sistema de prorrateo.

Por consiguiente, en aquellos casos en los que, tras la aplicación del sistema de prorrateo, existiera para alguno de los beneficiarios un valor de la subvención,  $A_i$ , mayor que el valor de la subvención solicitada antes de la aplicación del prorrateo,  $A_{oi}$ , se procederá de la forma siguiente:

1. Cada beneficiario cuya cantidad de subvención a recibir tras realizar el prorrateo,  $A_i$ , sea mayor que la cuantía solicitada antes de la aplicación del prorrateo,  $A_{oi}$ , verá limitada la subvención a recibir, tal y como se muestra a continuación:

$$A_i = A_{oi}$$

2. Seguidamente, se procederá a aplicar nuevamente el procedimiento general de prorrateo, definido en el presente anexo, sobre el resto de los beneficiarios, excluyendo

de dicho proceso de cálculo a todos aquellos beneficiarios que se encuentren incluidos en el supuesto definido en el punto anterior.

Este procedimiento se aplicará de forma iterativa, tantas veces como resulte necesario, para garantizar que ningún beneficiario presente un valor de la subvención,  $A_i$ , mayor que el valor de la subvención solicitada antes de la aplicación del prorrateo,  $A_{0i}$ .