

Bruselas, XXX
[...] (2024) XXX draft

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

ANEXO

de la

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Aprobación del texto del proyecto de Reglamento de la Comisión por el que se declaran determinadas categorías de ayudas en el sector del transporte por ferrocarril, por vías navegables interiores y multimodal compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 93, 107 y 108 del Tratado

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

ANEXO
Reglamento de la Comisión por el que se declaran determinadas categorías de ayudas en el sector del transporte por ferrocarril, por vías navegables interiores y multimodal compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 93, 107 y 108 del Tratado

(Texto pertinente a efectos del EEE)

PROYECTO

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 108, apartado 4,

Visto el Reglamento (UE) 2022/2586 del Consejo, de 19 de diciembre de 2022, sobre la aplicación de los artículos 93, 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de ayudas estatales en el sector del transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal¹, y en particular su artículo 1,

Prevía consulta al Comité Consultivo sobre Ayudas Estatales,

Considerando lo siguiente:

- (1) La financiación estatal que cumple los criterios del artículo 107, apartado 1, del Tratado constituye ayuda estatal y debe notificarse a la Comisión en virtud de su artículo 108, apartado 3. No obstante, de conformidad con el artículo 109 del Tratado, el Consejo puede determinar las categorías de ayudas que quedan exentas de esta obligación de notificación. De conformidad con el artículo 108, apartado 4, del Tratado, la Comisión podrá adoptar reglamentos relativos a esas categorías de ayudas estatales.
- (2) El Reglamento (UE) 2022/2586 del Consejo faculta a la Comisión para declarar que las ayudas para la coordinación de los transportes a que se refiere el artículo 93 del Tratado pueden, en determinadas condiciones, quedar exentas de la obligación de notificación.
- (3) De conformidad con el artículo 93 del Tratado, se consideran compatibles con el Tratado las ayudas en el sector del transporte por ferrocarril, por vías navegables y multimodal que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público.
- (4) Para lograr los objetivos de neutralidad climática de la UE propuestos por la Comisión en 2019 y fijados en el Pacto Verde Europeo², es necesaria una transformación ecológica y digital radical del transporte en la UE. En el marco de la Estrategia de movilidad

¹ DO L 338 de 30.12.2022, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

² Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: El Pacto Verde Europeo [COM(2019) 640 final].

sostenible e inteligente de la Comisión de 2020³, la UE pidió a los Estados miembros que tomaran medidas para que todos los modos de transporte fueran más sostenibles y fomentaran la transición hacia modos de transporte más sostenibles.

- (5) El artículo 11 del Tratado subraya el compromiso de la Unión con la sostenibilidad y la protección del medio ambiente, haciendo hincapié en la integración de las exigencias de protección del medio ambiente en la definición y en la realización de sus políticas y acciones. La Comisión reconoce la importancia de contar con prácticas sostenibles en el sector del transporte.
- (6) Según la experiencia de la Comisión con la aplicación del artículo 93 del Tratado, determinadas categorías de ayudas estatales que responden a las necesidades de coordinación de los transportes no dan lugar a ningún falseamiento significativo de la competencia y de los intercambios comerciales entre los Estados miembros, siempre que cumplan determinados criterios claros de compatibilidad, fijados sobre la base de la amplia experiencia que tiene la Comisión tomando decisiones en este ámbito.
- (7) El presente Reglamento debe aplicarse a las medidas de ayuda estatal concedidas a empresas en los sectores del transporte por ferrocarril, por vías navegables y multimodal.
- (8) Las ayudas que reúnan todas las condiciones establecidas en el presente Reglamento, tanto generales como específicas de la categoría de ayudas pertinente, deben quedar exentas de la obligación de notificación prevista en el artículo 108, apartado 3, del Tratado.
- (9) Las ayudas estatales a tenor del artículo 107, apartado 1, del Tratado, no contempladas en el presente Reglamento, continúan sujetas a la obligación de notificación prevista en el artículo 108, apartado 3, del Tratado. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros notifiquen las ayudas que tengan objetivos que correspondan a objetivos en él previstos.
- (10) El presente Reglamento debe posibilitar una mayor simplificación y mejorar la transparencia, la evaluación efectiva y el control del cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales a nivel nacional y de la UE, preservando al mismo tiempo las competencias institucionales de la Comisión y de los Estados miembros. Esto está en consonancia con la Comunicación de la Comisión «Modernización de las ayudas estatales en la UE»⁴ y con los resultados del control de adecuación llevado a cabo por la Comisión en 2020⁵, en el que se destaca la necesidad de reducir la carga administrativa y garantizar la eficiencia del gasto público.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ COM(2012) 209, de 8.5.2012.

⁵ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, de 30 de octubre de 2020, «Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit» (Control de adecuación del paquete de modernización de las ayudas estatales de 2012, las Directrices sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias y el seguro de crédito a la exportación a corto plazo) [SWD(2020) 257 final].

- (11) Las condiciones generales de aplicación del presente Reglamento se fundamentan en un conjunto de principios comunes que garantizan que las ayudas: i) contribuyan a la coordinación de los transportes; ii) tengan un efecto incentivador claro; iii) sean necesarias, apropiadas y proporcionadas; iv) se concedan con plena transparencia y estén sujetas a un mecanismo de control y a una evaluación periódica; y v) no afecten ni a la competencia ni a los intercambios comerciales de forma que ponga en peligro los intereses generales de la UE.
- (12) Con objeto de garantizar que las ayudas son necesarias y sirven de incentivo para desarrollar determinadas actividades o proyectos, el presente Reglamento no debe aplicarse a aquellas ayudas destinadas a actividades que el beneficiario llevaría a cabo de todas formas, incluso en ausencia de las ayudas. Las ayudas solo deben quedar exentas de notificación en virtud del presente Reglamento si el trabajo en el proyecto o actividad subvencionados empieza después de que el beneficiario haya presentado por escrito una solicitud de ayuda.
- (13) En cuanto a las ayudas a la inversión *ad hoc* amparadas por el presente Reglamento concedidas a beneficiarios que sean grandes empresas, el Estado miembro debe velar por que, además de cumplirse las condiciones relativas al efecto incentivador aplicables a los beneficiarios que sean pymes, el beneficiario haya analizado, según conste en su documentación interna justificativa, la viabilidad de la inversión con y sin ayudas. En tales casos, el Estado miembro debe verificar que dicha documentación confirma que la ayuda dará lugar a un aumento sustancial del alcance de la inversión en cuestión, a un aumento sustancial del importe total desembolsado por el beneficiario en dicha inversión o a una aceleración sustancial del ritmo de finalización de la inversión.
- (14) Los regímenes de ayudas automáticos en forma de ventajas fiscales deben seguir estando sujetos a una condición específica en cuanto al efecto incentivador, teniendo en cuenta que las ayudas resultantes de estos regímenes de ayudas se conceden automáticamente. Esta condición específica conlleva que dichos regímenes de ayuda solo deben prestar apoyo a proyectos o actividades en los que el trabajo comience después de la entrada en vigor de dichos regímenes. Sin embargo, esta condición debe aplicarse a los regímenes de ayuda sucesores, siempre que la actividad ya se encontrase cubierta por los regímenes predecesores en forma de ventajas fiscales. Para la evaluación del efecto incentivador de regímenes de ayudas sucesores, el momento crucial es aquel en que la medida tributaria se haya establecido por primera vez en el régimen original.
- (15) Debe considerarse que las ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte que cumplan las condiciones del presente Reglamento tienen un efecto incentivador si la ayuda se traslada a los usuarios y, por tanto, aumenta la demanda de servicios de transporte sostenibles y se fomenta la transferencia modal. La publicidad tiene por objeto aumentar la concienciación sobre las medidas de que se dispone para reducir la brecha de competitividad entre los modos de transporte terrestre sostenible y otros modos de transporte competidores más contaminantes como los modos de transporte exclusivamente por carretera u otros, por lo que se considera que garantiza que la ayuda se traslade al precio que tienen que pagar los usuarios. En cualquier caso, no deben concederse ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte cuando el modo de transporte más contaminante no sea una alternativa viable

al modo de transporte sostenible. Si bien en el caso de los servicios de pasajeros siempre existe una alternativa comercialmente viable más contaminante al transporte ferroviario o por vías navegables, en el sector del transporte de mercancías, la competitividad depende de la distancia que se recorra en las operaciones de transporte. No ocurre así con las operaciones de carga de vagones individuales, ya que este tipo de transporte ferroviario unimodal es menos rentable que el transporte exclusivamente por carretera, independientemente de la distancia recorrida, debido a los costes de recogida y agregación de vagones de diferentes clientes.

- (16) En aras de la transparencia, la igualdad de trato y la eficacia del seguimiento, el presente Reglamento solo debe aplicarse a las ayudas cuyo equivalente de subvención bruto pueda calcularse previamente con precisión sin necesidad de efectuar una evaluación del riesgo («ayudas transparentes»). Con respecto a determinados instrumentos de ayuda, como préstamos, garantías, medidas tributarias, medidas de financiación de riesgo y, en particular, anticipos reembolsables, el presente Reglamento define en qué condiciones pueden considerarse transparentes. Las aportaciones de capital no deben considerarse ayudas transparentes. En el caso de las pequeñas y medianas empresas («pymes»), en la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía⁶ se indican los niveles de las primas anuales por encima de los cuales las garantías estatales no se consideran constitutivas de ayuda.
- (17) Con el objetivo de garantizar que las ayudas sean proporcionadas y se limiten al importe necesario, el presente Reglamento establece importes máximos de ayuda en términos de intensidades de ayuda en relación con un conjunto de costes subvencionables. Basándose en la experiencia de la Comisión, la intensidad de ayuda se fija en un nivel que minimiza los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales causados por la actividad objeto de la ayuda, al tiempo que se trata adecuadamente la deficiencia del mercado u otro obstáculo a la coordinación de los transportes.
- (18) Para el cálculo de la intensidad de ayuda, solo deben incluirse los costes subvencionables. La determinación de los costes subvencionables debe basarse en pruebas documentales claras, concretas y actualizadas. El presente Reglamento no se aplica a las ayudas que rebasen la intensidad de ayuda pertinente. Todas las cifras utilizadas deben entenderse antes de impuestos u otras cargas. Las ayudas pagaderas en varios plazos deben actualizarse a su valor en el momento en que se concedan. Los costes subvencionables también deben actualizarse a su valor en el momento en que se conceda la ayuda. El tipo de interés que debe emplearse a efectos de actualización y para calcular el importe de las ayudas en caso de que no consistan en subvenciones directas debe ser, respectivamente, el tipo de actualización y el tipo de referencia aplicables en el momento de la concesión. Estos tipos se establecen en la Comunicación de la Comisión relativa a la revisión del método de fijación de los tipos de referencia y de actualización⁷.
- (19) La Comisión debe garantizar que las ayudas autorizadas no afecten ni a la competencia ni a los intercambios comerciales de forma que ponga en peligro los intereses generales

⁶ DO C 155 de 20.6.2008, p. 10.

⁷ DO C 14 de 19.1.2008, p. 6.

de la UE. Por consiguiente, deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento las ayudas concedidas a beneficiarios que estén sujetos a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión que haya declarado las ayudas ilegales e incompatibles con el mercado interior.

- (20) Las ayudas a empresas en crisis deben quedar excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento, ya que este tipo de ayudas debe evaluarse con arreglo a las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis⁸.
- (21) El presente Reglamento consolida la amplia experiencia de la Comisión en la evaluación de las ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte. Dichas ayudas deben cuantificarse basándose en los costes externos que se evitan al optar por una solución de transporte más ecológica en comparación con un modo de transporte competidor más contaminante, como el transporte exclusivamente por carretera. Las ayudas pueden adoptar la forma de reducción de los cánones que pagan las empresas ferroviarias por la utilización de la infraestructura de la red ferroviaria en comparación con los cánones que pagan los transportistas por carretera por la utilización de la infraestructura viaria. Las ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte solo deben quedar amparadas por el presente Reglamento cuando los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales sean reducidos y estén sujetos a condiciones bien definidas. Eso es lo que ocurre cuando los costes externos que se evitan se calculan de conformidad con las normas y la metodología establecidas en el *Handbook on the external costs of transport* [«Manual de la Comisión sobre los costes externos del transporte», documento en inglés]⁹ y la intensidad de ayuda se mantiene por debajo de determinados umbrales. De este modo se garantiza que las ayudas se limiten estrictamente a la compensación de los costes externos asociados a la utilización de un modo de transporte más sostenible.
- (22) Por otro lado, las ayudas de funcionamiento para prestar apoyo a las empresas ferroviarias o los operadores de transporte cuando pongan en marcha nuevas conexiones comerciales solo deben quedar amparadas por el presente Reglamento cuando los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales sean reducidos y estén sujetos a condiciones bien definidas. Este es el caso de i) las nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril y vías navegables y ii) las nuevas conexiones comerciales de transporte de pasajeros por ferrocarril respecto de los servicios regulares de transporte de pasajeros entre terminales de transporte ubicadas en diferentes Estados miembros («servicios de transporte transfronterizo de pasajeros por ferrocarril») o con una distancia de más de 400 kilómetros entre sí («servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril de larga distancia»). El importe de la ayuda se calcula en relación con las pérdidas de explotación sufridas por el beneficiario durante los primeros cinco años de explotación de la nueva conexión comercial y la intensidad de ayuda debe mantenerse por debajo de un determinado umbral.

⁸ DO C 249 de 31.7.2014, p. 1.

⁹ Comisión Europea, Dirección General de Movilidad y Transportes, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport*, versión 2019-1.1, Oficina de Publicaciones, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

- (23) Es esencial que se realicen inversiones en instalaciones de transporte unimodal y multimodal por ferrocarril y vías navegables, así como en apartaderos privados en toda la UE, para garantizar la conectividad y el funcionamiento sostenible de la economía y la cohesión entre los Estados miembros. Estas inversiones contribuyen a la consecución de las prioridades de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de 2020 de la Comisión¹⁰, que fija como prioridad el desarrollo de instalaciones de transporte multimodal. El presente Reglamento se extiende a las ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de las instalaciones ferroviarias, las instalaciones en vías navegables, las instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril y vías navegables y los apartaderos privados. En aras de la claridad, el presente Reglamento también es de aplicación a las ayudas estatales a las instalaciones de transporte multimodal ubicadas en puertos marítimos y que tengan conexiones por ferrocarril o vías navegables. Basándose en la experiencia de la Comisión en la evaluación de este tipo de ayudas, con el presente Reglamento se trata de reducir la carga administrativa que genera la notificación de medidas de ayuda estatal sencillas y hacer posible que la Comisión se centre en los casos que puedan dar más problemas de falseamiento de la competencia. Las condiciones para que se aplique la exención de la obligación de notificación a las ayudas a la inversión para las instalaciones ferroviarias, las instalaciones en vías navegables, las instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril y vías navegables y los apartaderos privados deben limitar los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales que socavarían la igualdad de condiciones en el mercado interior, en particular garantizando la proporcionalidad de la ayuda.
- (24) Las ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables y determinadas categorías de equipo utilizado en servicios de transbordo accesorios al transporte multimodal sostenible (como las unidades de carga intermodal y las grúas de a bordo de buques) solo deben estar amparadas por el presente Reglamento cuando los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales sean reducidos. En la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables, así sucede cuando la ayuda adopta la forma de una garantía al comprador del vehículo sujeta a condiciones bien definidas. En la adquisición de determinados tipos de equipo para el transporte multimodal sostenible, así sucede con los regímenes de ayudas respecto de las grúas de a bordo de buques y las unidades de carga intermodal y cuando la intensidad de ayuda se mantiene por debajo de unos umbrales bien definidos.
- (25) Conforme a las políticas digital y de transporte de la Unión, es necesario un esfuerzo adicional para permitir la comunicación entre los diferentes sistemas de información sobre el transporte, las redes de coordinación de los transportes y la competencia transfronteriza, así como para mejorar la seguridad del transporte en la UE. Esto es necesario debido a las diferentes normas de las redes de transporte y a la falta de armonización técnica, a la incompatibilidad de las herramientas y sistemas de recogida e intercambio de datos y a los problemas de soberanía de los datos. Por otra parte, la Comisión ha aprendido de su experiencia en la evaluación de las medidas de apoyo a la

¹⁰ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro», COM(2020) 789 final, de 9.12.2020.

interoperabilidad que le fueron notificadas con arreglo a las Directrices adoptadas por la Comisión en 2008 sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias¹¹. Esta experiencia demuestra que existen graves deficiencias del mercado debido a fallos de coordinación y a las desventajas para quienes entran por primera vez en este mercado, cuando los beneficios vinculados a la adopción de una tecnología o norma específica van más allá del interés comercial de los transportistas.

- (26) Este es el caso, por ejemplo, de los sistemas de control de trenes y tráfico como el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS, por sus siglas en inglés). El ERTMS es un sistema único de señalización y control de velocidad europeo que garantiza la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios nacionales, reduce los costes de adquisición y mantenimiento de los sistemas de señalización y aumenta la velocidad de los trenes, la capacidad de las infraestructuras y el nivel de seguridad del transporte ferroviario. El ERTMS está compuesto por el Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS, por sus siglas en inglés), es decir, un sistema de señalización en cabina que incorpora protección automática del tren, la Radio Móvil Ferroviaria (RMR, por sus siglas en inglés), la operación automática de trenes (ATO, por sus siglas en inglés) y las normas de funcionamiento. Habida cuenta de los reducidos efectos negativos sobre la competencia y de los intercambios comerciales que tienen las ayudas a la interoperabilidad y teniendo en cuenta la experiencia adquirida, dichas ayudas deben quedar amparadas por el presente Reglamento en condiciones bien definidas y cuando el vehículo para el transporte por ferrocarril o vías navegables de que se trate quede inscrito en el registro nacional pertinente y/o en un registro europeo de vehículos pertinente durante 5 años después de la realización de la inversión.
- (27) Para fomentar la competitividad del transporte ferroviario y por vías navegables, también es necesario promover la adaptación técnica y la modernización de los vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables y de determinadas categorías de equipo para el transporte multimodal sostenible. El apoyo a tales inversiones debe estar sujeto a condiciones que limiten los falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales que socavarían la igualdad de condiciones en el mercado interior. En particular, estas condiciones deben garantizar la necesidad y proporcionalidad de la ayuda e incluir salvaguardias sobre el tipo de ayuda, los potenciales beneficiarios y los costes subvencionables.
- (28) Con ayudas a las empresas para que se adapten a futuras normas de la Unión se podría conseguir con mayor celeridad un alto nivel de armonización y normalización. No deben concederse ayudas en aquellos casos en que las inversiones sean para que las empresas se ajusten a normas de la Unión ya adoptadas. No obstante, en los casos en que la norma de la Unión pertinente ya haya sido adoptada, pero aún no esté en vigor, la ayuda puede tener un efecto incentivador si incentiva que la inversión se realice y finalice al menos doce meses antes de que la norma entre en vigor, salvo que la norma se aplique retroactivamente. Para no disuadir a los Estados miembros de establecer normas nacionales obligatorias que sean más rigurosas o ambiciosas que las normas de la Unión correspondientes, las medidas de ayuda podrán tener un efecto incentivador con independencia de que existan tales normas nacionales. Lo mismo ocurre cuando la

¹¹ Comunicación de la Comisión «Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias» (DO C 184 de 22.7.2008, p. 13).

ayuda se concede en presencia de normas nacionales obligatorias adoptadas en ausencia de normas de la Unión.

- (29) Debido al mayor riesgo de falseamientos indebidos de la competencia y de los intercambios comerciales, determinadas categorías de ayudas deben ser evaluadas por la Comisión tras su notificación si la ayuda concedida por proyecto representa un importe elevado. Cualquier ayuda que rebase dichos umbrales debe seguir sujeta a la obligación de notificación del artículo 108, apartado 3, del Tratado. Los umbrales establecidos en el presente Reglamento no deben eludirse dividiendo artificialmente los proyectos en varios proyectos con características, objetivos o beneficiarios similares.
- (30) Teniendo en cuenta el mayor impacto potencial de los grandes regímenes de ayudas en los intercambios comerciales y la competencia, los regímenes de ayudas cuyo presupuesto rebase un determinado umbral en un año determinado o en total, basado en un valor absoluto, deben someterse, en principio, a evaluación. Esta evaluación ha de tener por objeto comprobar si se cumplen las hipótesis y condiciones para la compatibilidad del régimen, así como verificar la eficacia de la medida de ayuda a la luz de sus objetivos generales y específicos. Asimismo, debe indicarse el efecto del régimen en la competencia y los intercambios comerciales. Con el fin de garantizar la igualdad de trato, la evaluación de las ayudas estatales debe llevarse a cabo sobre la base de un plan de evaluación aprobado por la Comisión. Si bien estos planes normalmente deben estar preparados en el momento del diseño del régimen y aprobados a tiempo para que el régimen pueda entrar en vigor, esto puede no ser posible en todos los casos. Por tanto, a fin de no demorar su entrada en vigor, el presente Reglamento debe ser aplicable a dichos regímenes durante un período inicial máximo de seis meses. La Comisión puede decidir prorrogar este período, tras la aprobación del plan de evaluación. A tal efecto, el plan de evaluación debe notificarse a la Comisión en el plazo de veinte días hábiles a partir de la entrada en vigor del régimen. La Comisión también puede decidir, con carácter excepcional, que la evaluación no es necesaria habida cuenta de las especificidades del caso
- (31) La Comisión debe recibir del Estado miembro la información necesaria para poder evaluar el plan de evaluación. La Comisión también debe solicitar información adicional sin demora injustificada. Con esto, el Estado miembro podrá proporcionar la información que falte para que la Comisión pueda adoptar una decisión. Las modificaciones de los regímenes objeto de evaluación, distintas de las modificaciones que no puedan afectar a la compatibilidad del régimen de ayudas con arreglo al presente Reglamento o que no puedan afectar de forma significativa al contenido del plan de evaluación aprobado, deben evaluarse teniendo en cuenta el resultado de dicha evaluación y excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento. No debe considerarse, en principio, que las modificaciones que constituyan un cambio de naturaleza puramente formal, las modificaciones administrativas o las que se lleven a cabo en el marco de las medidas cofinanciadas por la UE afectan de forma significativa al contenido del plan de evaluación.
- (32) Con el fin de determinar si se respetan los umbrales de notificación y las intensidades máximas de ayuda que establece el presente Reglamento, debe tenerse en cuenta el importe total de las medidas de ayuda estatal en favor de la actividad o proyecto beneficiarios. El presente Reglamento debe especificar en qué circunstancias pueden

acumularse diferentes categorías de ayudas. Las ayudas exentas en virtud del presente Reglamento y cualquier otra ayuda compatible exenta en virtud de otros reglamentos o aprobada por la Comisión pueden acumularse, siempre y cuando dichas medidas se refieran a costes subvencionables identificables diferentes. Cuando diferentes fuentes de ayuda se refieran —parcial o totalmente— a los mismos costes subvencionables identificables, debe autorizarse la acumulación si no supera la intensidad máxima de ayuda o el importe de ayuda más elevado aplicables a dicha ayuda en virtud del presente Reglamento. El presente Reglamento también debe establecer normas especiales para la acumulación de medidas de ayuda con y sin costes subvencionables identificables y para la acumulación con ayudas *de minimis*. Las ayudas *de minimis* no suelen concederse o atribuirse a costes subvencionables identificables específicos. En esos casos, debe ser posible acumular libremente las ayudas *de minimis* con las ayudas estatales exentas en virtud del presente Reglamento. No obstante, cuando las ayudas *de minimis* se concedan en relación con los mismos costes subvencionables identificables como ayudas estatales exentas en virtud del presente Reglamento, la acumulación solo se permite hasta la intensidad máxima de ayuda, tal como se establece en el capítulo II.

- (33) La financiación gestionada centralmente por las instituciones, agencias, empresas comunes u otros órganos de la Unión que no quede directa o indirectamente bajo el control de los Estados miembros no constituye ayuda estatal. En caso de que dicha financiación de la Unión se combine con ayudas estatales, únicamente deben tomarse en consideración estas últimas para determinar si se respetan los umbrales de notificación y las intensidades máximas de ayuda. Esto debe ser así siempre que el importe total de la financiación pública concedida en relación con los mismos costes subvencionables no exceda del porcentaje de financiación más favorable establecido en las normas aplicables del Derecho de la Unión.
- (34) La transparencia de las ayudas estatales es esencial para la correcta aplicación de las normas del Tratado y propicia un mejor cumplimiento, una mayor rendición de cuentas, la revisión *inter pares* y, en definitiva, un gasto público más eficaz. Para garantizar la transparencia, los Estados miembros deben crear sitios web exhaustivos sobre ayudas estatales, de nivel regional o nacional, que contengan información resumida relativa a cada medida de ayuda exenta en virtud del presente Reglamento. Conforme a la práctica habitual en relación con la publicación de información establecida en la Directiva (UE) 2019/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo¹², debe utilizarse un formato normalizado que permita buscar, descargar y publicar fácilmente la información en internet. Los enlaces a los sitios web de todos los Estados miembros deben publicarse en el sitio web de la Comisión. De conformidad con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (UE) 2022/2586, debe publicarse en el sitio web de la Comisión un resumen de la información relativa a cada medida de ayuda exenta en virtud del presente Reglamento.
- (35) La aplicación de las normas sobre ayudas estatales depende en gran medida de la cooperación de los Estados miembros. Así pues, estos deben tomar todas las medidas necesarias para velar por el cumplimiento del presente Reglamento, incluido el

¹² Directiva (UE) 2019/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a los datos abiertos y la reutilización de la información del sector público (versión refundida) (DO L 172 de 26.6.2019, p. 56).

cumplimiento de las ayudas individuales concedidas al amparo de regímenes de exención por categorías, con todas las condiciones correspondientes.

- (36) A fin de garantizar la supervisión efectiva de las medidas de ayuda de conformidad con el Reglamento (UE) 2022/2586 del Consejo, conviene establecer obligaciones de notificación por parte de los Estados miembros de las medidas de ayuda exentas en virtud del presente Reglamento. Conviene asimismo regular el registro que los Estados miembros deben llevar sobre las ayudas exentas en virtud del presente Reglamento, habida cuenta del plazo de prescripción previsto en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo¹³.
- (37) Para reforzar la eficacia de las condiciones de compatibilidad establecidas en el presente Reglamento, la Comisión debe poder revocar con posterioridad la exención por categoría en la que se amparen ciertas ayudas en caso de incumplimiento de dichos requisitos. La Comisión debe poder restringir dicha revocación a determinados tipos de ayudas, a determinados beneficiarios o a medidas de ayuda adoptadas por determinadas autoridades cuando el incumplimiento del presente Reglamento solo esté relacionado con un grupo limitado de medidas o con determinadas autoridades. Esta revocación selectiva debe ser una solución proporcionada y directamente vinculada al incumplimiento constatado del presente Reglamento. Cuando una ayuda no se notifica y no cumple todas las condiciones para quedar exenta de notificación, constituye una ayuda ilegal que la Comisión examinará en el marco del procedimiento pertinente establecido en el Reglamento (UE) 2015/1589 para las ayudas no notificadas. En caso de que las condiciones de compatibilidad establecidas en los capítulos I y II dejen de cumplirse, la revocación a futuro de la exención por categorías no debe alterar el hecho de que las medidas anteriores, conformes con el presente Reglamento, estuvieran exentas por categorías.
- (38) Con objeto de eliminar diferencias que puedan dar pie a falseamientos de la competencia y de los intercambios comerciales y de facilitar la coordinación entre las distintas iniciativas nacionales y de la Unión relativas a las pymes, así como por razones de claridad administrativa y seguridad jurídica, la definición de «pyme» en el sentido del anexo I del presente Reglamento debe basarse en la que figura en la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión¹⁴.
- (39) La política en materia de ayudas estatales debe revisarse periódicamente sobre la base de la experiencia de la Comisión en este ámbito. Por tanto, el período de aplicación del presente Reglamento debe limitarse. Conviene establecer disposiciones transitorias, incluidas las normas aplicables a los regímenes de ayudas exentos al final del período de aplicación del presente Reglamento. Estas normas deben dar tiempo a los Estados miembros para adaptarse a cualquier futuro régimen.

¹³ Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

¹⁴ Recomendación de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (DO L 124 de 20.5.2003, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Capítulo I. Disposiciones comunes

Artículo 1

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a las siguientes categorías de ayudas:

- a) los regímenes de ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte;
- b) los regímenes de ayudas de funcionamiento para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales;
- c) los regímenes de ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de las instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril y vías navegables, las instalaciones ferroviarias o las instalaciones en vías navegables y tanto las ayudas *ad hoc* a la inversión como los regímenes de ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de las terminales multimodales de transporte de mercancías por ferrocarril y vías navegables;
- d) los regímenes de ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados;
- e) los regímenes de ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables;
- f) los regímenes de ayudas a la inversión para la adquisición de unidades de carga intermodal y grúas de a bordo de buques;
- g) los regímenes de ayudas a la inversión en la interoperabilidad;
- h) los regímenes de ayudas a la inversión para la adaptación y modernización de los vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables y de equipo para el transporte multimodal sostenible.

2. El presente Reglamento no se aplicará a las categorías de ayudas siguientes:

- a) los regímenes de ayudas que no excluyan explícitamente el pago de ayudas individuales a empresas que estén sujetas a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión que haya declarado una ayuda concedida por el mismo Estado miembro ilegal e incompatible con el mercado interior;

- b) las ayudas *ad hoc* en favor de empresas que estén sujetas a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión que haya declarado una ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior;
- c) las ayudas condicionadas a la utilización de mercancías nacionales en lugar de importadas;
- d) las ayudas a empresas en crisis;
- e) las ayudas estatales que entrañen, por sí mismas, por las condiciones inherentes a ellas o por su método de financiación, una infracción indisociable del Derecho de la Unión, en particular:
 - i) las medidas de ayuda cuya concesión esté supeditada a la obligación de que el beneficiario tenga su sede en el Estado miembro pertinente o de que esté establecido predominantemente en ese Estado miembro. Sin embargo, se autoriza el requisito de disponer de un establecimiento o de una sucursal en el Estado miembro que concede las ayudas en el momento en que se hagan efectivas;
 - ii) las ayudas cuya concesión esté supeditada a la obligación de que el beneficiario utilice bienes de producción nacional o servicios nacionales;
- f) las ayudas estatales para prestar servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera amparados por el Reglamento (CE) n.º 1370/2007¹⁵;
- g) las ayudas estatales para la explotación de servicios de transporte público de viajeros por vías navegables cuando los Estados miembros hayan decidido aplicar el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶ a dichos servicios;
- h) las ayudas estatales a infraestructuras portuarias que sean evaluadas por la Comisión directamente con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado si no están amparadas por el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión¹⁷ o, si la infraestructura portuaria es necesaria para la prestación de un servicio de interés económico general, si están sujetas a las normas establecidas en la Decisión 2012/21/UE de la Comisión¹⁸ y en la Comunicación de la

¹⁵ Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

¹⁶ Véase el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1370/2007.

¹⁷ Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

¹⁸ Decisión 2012/21/UE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de

Comisión relativa al marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público;

- i) los regímenes de ayudas a que se refiere el capítulo II si entran dentro del ámbito de aplicación del artículo 20, a partir de seis meses después de su entrada en vigor. No obstante, la Comisión podrá decidir que el presente Reglamento siga aplicándose a un régimen de ayudas durante un período superior a seis meses, tras haber examinado el correspondiente plan de evaluación notificado por el Estado miembro a la Comisión. Cuando presenten los planes de evaluación, los Estados miembros presentarán también toda la información necesaria para que la Comisión lleve a cabo un examen de los planes de evaluación y tome una decisión;
- j) las modificaciones de los regímenes contemplados en la letra i), distintas de las modificaciones que no afecten a la compatibilidad del régimen de ayudas con arreglo al presente Reglamento o que no afecten de forma significativa al contenido del plan de evaluación aprobado.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «infraestructura de acceso»: cualquier tipo de infraestructura necesaria para el acceso y entrada por tierra, mar o vía fluvial de los usuarios a una instalación de transporte multimodal por ferrocarril o vías navegables o a una instalación de transporte unimodal por ferrocarril o vías navegables, en particular carreteras, vías férreas, canales y esclusas;
- b) «ayuda *ad hoc*»: ayuda que no se concede sobre la base de un régimen de ayudas;
- c) «intensidad de ayuda»: importe bruto de ayuda expresado en porcentaje de los costes subvencionables, antes de impuestos u otras cargas;
- d) «régimen de ayudas»: todo dispositivo con arreglo al cual pueden concederse ayudas individuales a las empresas en él definidas de forma genérica y abstracta, sin necesidad de medidas de aplicación adicionales, y todo dispositivo con arreglo al cual pueden concederse ayudas, no vinculadas a un proyecto específico, a una o varias empresas por un período indefinido o por un importe ilimitado;
- e) «infraestructura específica»: infraestructura construida para una empresa o empresas identificables previamente y adaptada a sus necesidades;

- f) «equipo para el transporte multimodal sostenible»: equipo utilizado en servicios de transbordo accesorios al transporte multimodal sostenible, como los semirremolques izables por grúa, excluido el equipo móvil de terminal;
- g) «registro europeo de vehículos»: un registro en el sentido del artículo 47, apartado 5, de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹ y del artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰;
- h) «plan de evaluación»: un documento que contenga al menos los siguientes elementos: los objetivos del régimen de ayudas que se va a evaluar, las preguntas de la evaluación, los indicadores de resultados, el método previsto para llevar a cabo la evaluación, los requisitos en materia de recogida de datos, el calendario propuesto para la evaluación (incluida la fecha de presentación de los informes provisional y final de evaluación), la descripción del organismo independiente que llevará a cabo la evaluación o los criterios que se utilizarán para su selección, y las modalidades para garantizar la publicidad de la evaluación;
- i) «costes externos del transporte»: costes generados por los usuarios del transporte y no soportados por ellos, sino por el conjunto de la sociedad, especialmente los relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica, las lesiones y muertes, el ruido y la congestión;
- j) «ayuda individual»: i) una ayuda *ad hoc* y ii) ayudas concedidas a beneficiarios individuales sobre la base de un régimen de ayudas;
- k) «instalación en vías navegables»: toda instalación de servicio (por ejemplo, una terminal o una instalación de mantenimiento o almacenamiento) y su infraestructura de acceso (incluido el equipo físico o digital necesario para su funcionamiento) ubicadas en el territorio de la Unión y utilizadas para el transporte por vías navegables, con exclusión de las instalaciones o el equipo necesarios para llevar a cabo actividades distintas del transporte;
- l) «buque de navegación interior»: buque de transporte de pasajeros o mercancías destinado exclusiva o principalmente a la navegación en vías navegables o en aguas situadas dentro de aguas abrigadas o sus inmediaciones;
- m) «unidad de carga intermodal»: contenedor, caja móvil o semirremolque / vehículo de motor para el transporte de mercancías por carretera, o combinación de vehículos utilizados en el transporte intermodal;

¹⁹ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (versión refundida) (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

²⁰ Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 118). <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

- n) «transporte intermodal»: la circulación de mercancías (en una única unidad de carga o vehículo) por modos de transporte sucesivos sin manipulación de las propias mercancías al cambiar de modo de transporte;
- o) «interoperabilidad»: la circulación ininterrumpida de mercancías o pasajeros, en particular entre Estados miembros o modos de transporte;
- p) «transporte multimodal»: transporte de mercancías o pasajeros mediante al menos dos modos de transporte diferentes;
- q) «equipo móvil de terminal»: equipo utilizado para la carga, descarga y transbordo de mercancías y unidades de carga intermodales, así como para el desplazamiento de carga dentro de una zona de terminal;
- r) «registro nacional»: un registro de un Estado miembro en el sentido del artículo 47 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo o del artículo 17 de la Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo;
- s) «nueva conexión comercial de transporte de mercancías por vías navegables»: conexión comercial que comprende nuevas operaciones regulares de transporte de mercancías por vías navegables entre al menos dos terminales que no hayan estado conectadas por servicios regulares de transporte de mercancías durante al menos cinco años antes que comenzase a funcionar la conexión en cuestión;
- t) «nueva conexión comercial de transporte de mercancías por ferrocarril»: conexión comercial que comprende nuevas operaciones regulares de transporte de mercancías por ferrocarril entre al menos dos terminales que no hayan estado conectadas por servicios regulares de transporte de mercancías durante al menos cinco años antes que comenzase a funcionar la conexión en cuestión;
- u) «nueva conexión comercial de transporte de pasajeros por ferrocarril»: conexión comercial que comprende nuevas operaciones regulares de transporte de pasajeros por ferrocarril entre al menos dos terminales que no hayan estado conectadas por servicios regulares de transporte de pasajeros durante al menos cinco años antes que comenzase a funcionar la conexión en cuestión;
- v) «nuevo entrante»: una empresa ferroviaria en el sentido del artículo 3, punto 1, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²¹ que cumpla las dos condiciones siguientes:
- i) ha recibido una licencia con arreglo al artículo 17, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE para el segmento de mercado pertinente menos de veinte años antes de la concesión de la ayuda;

²¹ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>), que consolida y deroga, con efecto a partir del 17 de junio de 2015, la Directiva 91/440/CEE, en la versión resultante de la modificación introducida por las Directivas 2001/12/CE, 2004/51/CE y 2007/58/CE.

- ii) no está vinculada en el sentido del artículo 3, apartado 3, del anexo I del presente Reglamento a una empresa ferroviaria que haya recibido una licencia en el sentido del artículo 3, punto 14, de la Directiva 2012/34/UE antes del 1 de enero de 2010;

w) «actividades distintas del transporte»: servicios comerciales a las empresas de transporte u otros usuarios de instalaciones no relacionados con el transporte por ferrocarril, por vías navegables o multimodal sostenible, incluidos los servicios complementarios a pasajeros, transitarios u otros prestadores de servicios, como el alquiler de oficinas, tiendas y hoteles;

x) «beneficio de explotación»: diferencia entre los ingresos actualizados y los costes de explotación actualizados durante la vida económica de la inversión, si esta diferencia es positiva; los costes de explotación comprenden, entre otros, los costes de personal, materiales, servicios contratados, comunicación, energía, mantenimiento, alquileres y administración, pero excluyen los gastos de amortización y los costes de financiación si se han cubierto mediante ayudas a la inversión; actualizar los ingresos y los costes de explotación utilizando un tipo de actualización apropiado permite alcanzar un beneficio razonable;

y) «apartadero privado»: infraestructura ferroviaria de propiedad y explotación privadas (incluidas las vías férreas y cualesquiera otras instalaciones o equipo necesarios para que sea funcional) que conecta con las instalaciones de carga de la red ferroviaria pública que no pueden considerarse instalaciones de servicio con arreglo al anexo II de la Directiva 2012/34/UE, así como cualquier infraestructura específica que preste servicio a una infraestructura ferroviaria de propiedad y explotación privadas;

z) «terminal de transporte multimodal de mercancías por ferrocarril y/o vías navegables»: estructura equipada para el transbordo entre dos sistemas ferroviarios diferentes o al menos dos modos de transporte (uno de los cuales es el ferrocarril o las vías navegables), como terminales en puertos interiores o marítimos, en vías navegables o en aeropuertos, o plataformas logísticas multimodales;

aa) «instalación de transporte multimodal por ferrocarril y/o vías navegables»: instalación de servicio y su infraestructura de acceso (incluido el equipo físico o digital necesario para su funcionamiento) ubicadas en el territorio de la Unión y necesarias para prestar servicios de transporte por ferrocarril o vías navegables en combinación con otros modos de transporte, con exclusión de las instalaciones o el equipo necesarios para llevar a cabo actividades distintas del transporte; esta definición abarca las terminales multimodales de transporte de mercancías por ferrocarril y vías navegables;

bb) «instalación ferroviaria»: toda instalación de servicio (por ejemplo, una terminal de transporte de mercancías por ferrocarril o una instalación de mantenimiento o almacenamiento) y su infraestructura de acceso (incluido el equipo físico o digital necesario para su funcionamiento) ubicadas en el territorio de la Unión, de las contempladas en el anexo II de la Directiva 2012/34/UE, con exclusión de

las instalaciones o el equipo necesarios para llevar a cabo actividades distintas del transporte;

cc) «empresa ferroviaria»: toda empresa pública o privada en el sentido del artículo 3, punto 1, de la Directiva 2012/34/UE;

dd) «plataforma SIF»: plataforma electrónica de punto de acceso único, alimentada con la información nacional de los servicios de información fluvial y que presta a los usuarios de los SIF servicios de información sobre canales navegables, ríos, tráfico y transporte, incluida la planificación de rutas y transporte, y que sirve para la notificación electrónica con arreglo al principio de «solo una vez»;

ee) «material rodante»: cualquiera de los siguientes:

- i) las locomotoras y el material rodante utilizado en el transporte de pasajeros, incluidas las unidades motrices térmicas o eléctricas, los trenes de pasajeros automotores térmicos o eléctricos, y los coches de pasajeros;
- ii) los vagones de mercancías, incluidos los vehículos de piso rebajado diseñados para toda la red y los vehículos diseñados para el transporte de camiones;






ff) «transporte marítimo de corta distancia»: el traslado de carga y pasajeros por mar entre puertos ubicados en el territorio geográfico europeo o entre estos puertos y puertos ubicados en países no europeos ribereños con los mares cerrados que limitan con Europa²²;

gg) «pequeña y mediana empresa» o «pyme»: empresa que reúna las condiciones establecidas en el anexo I del presente Reglamento;

hh) «inicio de los trabajos»: bien el inicio de los trabajos de construcción relacionados con la inversión, bien el primer compromiso jurídicamente vinculante para el pedido de equipo u otro compromiso que haga la inversión irreversible, si esta fecha es anterior; la compra de terrenos y los trabajos preparatorios como la obtención de permisos y la realización de estudios previos de viabilidad no se consideran el inicio de los trabajos; en el caso de las transmisiones, «inicio de los trabajos» es el momento en que se adquieren los activos vinculados directamente al establecimiento adquirido;

ii) «transporte multimodal sostenible»: transporte de mercancías o pasajeros mediante al menos dos modos de transporte diferentes en el que al menos uno de los modos de transporte utilizados sea el ferrocarril o las vías navegables, o por carretera si este modo se combina con el transporte marítimo de corta distancia;

²² Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible (segundo informe de situación bienal)» [COM(1999) 317 final, de 29.6.1999].

-  j) «aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías»: aplicaciones como los sistemas de información (seguimiento en tiempo real de la mercancía y de los trenes), los sistemas de selección y asignación, los sistemas de reserva, de pago y de facturación, la gestión de las correspondencias con otros modos de transporte, y la expedición de los documentos electrónicos de acompañamiento;
-  kk) «transportista»: empresa que transporte pasajeros y/o mercancías en los sectores del transporte por ferrocarril, por vías navegables y/o multimodal;
-  ll) «operador de transporte»: empresa que organice el transporte de mercancías y, de este modo, elija entre modos de transporte (como empresas de logística, transitarios, transportistas multimodal);
-  mm) «empresa en crisis»: una empresa que cumple los criterios establecidos en el artículo 2, punto 18, del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión;
-  nn) «vehículo para el transporte por ferrocarril o vías navegables»:
- i) un buque de navegación interior; o
 - ii) material rodante.

Artículo 3



Condiciones para la exención

Los regímenes de ayudas, las ayudas individuales concedidas con arreglo a regímenes de ayudas y las ayudas *ad hoc* serán compatibles con el mercado interior con arreglo al artículo 93 del Tratado y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado siempre que dichas ayudas cumplan todas las condiciones establecidas en el capítulo I y las condiciones específicas aplicables a la categoría pertinente establecidas en el capítulo II.

Artículo 4

Umbrales de notificación

El presente Reglamento no se aplicará cuando se superen los siguientes umbrales, expresados como importes máximos de ayuda:

-  a) en las ayudas individuales de funcionamiento, concedidas con arreglo a un régimen, para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales: 15 millones EUR por conexión;
-  b) en las ayudas individuales a la inversión, concedidas con arreglo a un régimen, para la construcción, mejora y renovación de las instalaciones ferroviarias, las instalaciones en vías navegables y las instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril y vías navegables: 20 millones EUR por proyecto;

- c) en las ayudas *ad hoc* a la inversión para la construcción, mejora y renovación de terminales multimodales de transporte de mercancías por ferrocarril y vías navegables: 10 millones EUR por proyecto;
- d) en las ayudas individuales a la inversión, concedidas con arreglo a un régimen, para apartaderos privados: 2 millones EUR por proyecto.

Artículo 5

Transparencia de las ayudas

1. El presente Reglamento se aplicará únicamente a las ayudas transparentes.
2. Se considerará que una ayuda es transparente si es posible calcular previamente con precisión el equivalente de subvención bruto de la ayuda sin necesidad de efectuar una evaluación del riesgo.
3. A efectos del presente Reglamento, se considerarán ayudas transparentes las siguientes formas de ayuda:
 - a) las ayudas consistentes en subvenciones y bonificaciones de tipos de interés;
 - b) las ayudas consistentes en préstamos, siempre y cuando su equivalente de subvención bruto se haya calculado sobre la base del tipo de referencia vigente en el momento de la concesión;
 - c) las ayudas en forma de ventajas fiscales, cuando la medida en cuestión establezca un límite que garantice que no se supera el umbral aplicable;
 - d) las ayudas consistentes en garantías cuando se cumpla una de las siguientes condiciones:
 - i) el equivalente de subvención bruto ha sido calculado sobre la base de las primas refugio establecidas en la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía²³;
 - ii) antes de la aplicación de la medida, el método utilizado para calcular el equivalente de subvención bruto ha sido aceptado sobre la base de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía tras la notificación a la Comisión de dicho método con arreglo a un acto vinculante adoptado por esta en el ámbito de las ayudas estatales aplicable en ese momento, y el método aprobado tiene explícitamente en cuenta el tipo de garantía y el tipo de transacción subyacente en juego en el contexto de la aplicación del presente Reglamento;

²³ Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía. DO C 155 de 20.6.2008, p. 10.

- iii) la ayuda se concede para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables en forma de garantías de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 14 del presente Reglamento.

Artículo 6

Efecto incentivador

1. El presente Reglamento se aplicará exclusivamente a las ayudas que tengan un efecto incentivador.
2. Se considerará que las ayudas tienen un efecto incentivador si, antes de comenzar a trabajar en el proyecto o actividad, el beneficiario ha presentado por escrito una solicitud de ayuda al Estado miembro de que se trate. La solicitud de ayuda contendrá al menos la siguiente información:
 - a) nombre y tamaño de la empresa;
 - b) descripción del proyecto o de la actividad, incluidas sus fechas de inicio y finalización;
 - c) ubicación del proyecto o de la actividad;
 - d) lista de costes del proyecto o de la actividad;
 - e) tipo de ayuda (subvención, préstamo, garantía, anticipo reembolsable, aportación de capital u otros) y el importe de la financiación pública necesaria para el proyecto o actividad.
3. Se considerará que las ayudas *ad hoc* concedidas a grandes empresas tienen un efecto incentivador si, además de garantizar que se cumplen las condiciones establecidas en el apartado 2, el Estado miembro ha verificado, antes de conceder la ayuda de que se trate, que la documentación preparada por el beneficiario acredita que la ayuda tendrá uno o varios de los siguientes resultados:
 - a) un aumento sustancial del alcance del proyecto o actividad gracias a las ayudas;
 - b) un aumento sustancial del importe total invertido por el beneficiario en el proyecto o actividad gracias a las ayudas;
 - c) una aceleración sustancial del ritmo de finalización del proyecto o actividad de que se trate.
4. No obstante lo dispuesto en los apartados 2 y 3, se considerará que las medidas en forma de ventajas fiscales tienen un efecto incentivador si se cumplen las siguientes condiciones:
 - a) que la medida establezca un derecho a la ayuda de acuerdo con criterios objetivos y sin que el Estado miembro tenga que volver a ejercer su poder discrecional;

b) que la medida haya sido adoptada y esté en vigor antes de que se haya empezado a trabajar en el proyecto o actividad subvencionados, excepto en los casos de regímenes de ayudas sucesores siempre que la actividad ya estuviese amparada por los regímenes predecesores en forma de ventajas fiscales.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4, se considerará que las ayudas para reducir los costes externos del transporte tienen un efecto incentivador si se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 10.

Artículo 7

Intensidad de ayuda y costes subvencionables

1. A efectos del cálculo de la intensidad de ayuda y los costes subvencionables, todas las cifras empleadas se entenderán antes de impuestos u otras cargas. Sin embargo, el impuesto sobre el valor añadido aplicado a los gastos o costes subvencionables que sea reembolsable con arreglo a la legislación tributaria nacional aplicable no se tendrá en cuenta para el cálculo de la intensidad de ayuda y los costes subvencionables. Los costes subvencionables serán avalados por pruebas documentales claras, específicas y actualizadas. Los importes de los costes subvencionables podrán calcularse con arreglo a opciones de costes simplificados, siempre que la operación sea financiada, al menos parcialmente, mediante un fondo de la Unión que permita el uso de opciones de costes simplificados y que la categoría de costes sea subvencionable de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Reglamento. En tales casos, serán de aplicación las opciones de costes simplificados establecidas en las normas pertinentes que rijan el fondo de la Unión.
2. Además, en el caso de los proyectos ejecutados con arreglo a los planes de recuperación y resiliencia aprobados por el Consejo en el marco del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴, los importes de los costes subvencionables podrán calcularse también con arreglo a opciones de costes simplificados, siempre que se recurra a las opciones de costes simplificados que figuran en el Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵ o en el Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶.

²⁴ Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (DO L 57 de 18.2.2021, p. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

²⁵ Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1083/2006 del Consejo (DO L 347 de 20.12.2013, p. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y

3. Cuando la ayuda se conceda en una forma que no sea una subvención, el importe de la ayuda será su equivalente de subvención bruto.
4. Las ayudas pagaderas en el futuro, incluidas las ayudas pagaderas en varios plazos, se actualizarán a su valor en el momento en que se concedan. Los costes subvencionables se actualizarán a su valor en el momento en que se conceda la ayuda. El tipo de interés que habrá de emplearse a efectos de actualización será el tipo de actualización aplicable en el momento en que se conceda la ayuda.

Artículo 8

Acumulación

1. Al determinar si se respetan los umbrales de notificación del artículo 4 y las intensidades de ayuda máximas del capítulo II, habrá que tener en cuenta (en función del tipo de ayuda) el importe total de las ayudas estatales concedidas a la actividad, proyecto o empresa beneficiarios.
2. En caso de que la financiación de la Unión gestionada centralmente por las instituciones, agencias, empresas comunes u otros órganos de la Unión que no esté directa o indirectamente bajo el control del Estado miembro se combine con ayudas estatales, únicamente se tomarán en consideración estas últimas para determinar si se respetan los umbrales de notificación y las intensidades de ayuda máximas siempre que el importe total de la financiación pública concedida en relación con los mismos costes subvencionables no exceda del porcentaje de financiación más favorable establecido en el Derecho de la Unión.
3. Las ayudas con costes subvencionables identificables exentas en virtud del presente Reglamento podrán acumularse con:
 - a) cualquier otra ayuda estatal siempre que dichas medidas de ayuda se refieran a costes subvencionables identificables diferentes;
 - b) cualquier otra ayuda estatal correspondiente, parcial o totalmente, a los mismos costes subvencionables siempre que tal acumulación no supere la intensidad de ayuda o el importe de ayuda más elevados aplicables a dicha ayuda en virtud del presente Reglamento;
 - c) cualquier ayuda *de minimis* respecto de los mismos costes subvencionables siempre que tal acumulación no supere la intensidad de ayuda o el importe de ayuda más elevados aplicables a dicha ayuda en virtud del presente Reglamento.

Artículo 9

Publicación e información

la Política de Visados (DO L 231 de 30.6.2021, p. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

1. El Estado miembro de que se trate garantizará la publicación en un sitio web exhaustivo sobre ayudas estatales, de nivel nacional o regional, de:
 - a) la información resumida a que se refiere el artículo 19 en el formato normalizado establecido en el anexo III del presente Reglamento o un enlace que permita acceder a esa información;
 - b) el texto completo de cada medida de ayuda a que se refiere el artículo 19 o un enlace que permita acceder al texto completo;
 - c) la información a que se refiere el anexo IV del presente Reglamento sobre cada ayuda individual concedida superior a 100 000 EUR.
2. En lo que respecta a los regímenes de ayudas en forma de ventajas fiscales, las condiciones establecidas en el apartado 1 se considerarán cumplidas si los Estados miembros publican la información requerida sobre los importes de cada ayuda individual en los siguientes tramos en millones EUR:

0,1 a 0,5;

0,5 a 1;

1 a 2;

2 a 5;

5 a 10;

10 a 15;

15 y más.
3. La información a que se refiere el apartado 1, letra c), se organizará y pondrá a disposición del público de forma normalizada, tal como se describe en el anexo III, e incluirá funciones eficaces de búsqueda y descarga. Se publicará en un plazo de seis meses a partir de la fecha de concesión de la ayuda o, en el caso de las ayudas en forma de ventajas fiscales, en el plazo de un año a partir de la fecha en que deba presentarse la declaración impositiva. Estará disponible durante al menos diez años a partir de la fecha de concesión de la ayuda.
4. El texto completo del régimen de ayudas o de las ayudas *ad hoc* a que se refiere el apartado 1 incluirá, en particular, una referencia expresa al presente Reglamento, citando su título y referencias de publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, y a las disposiciones específicas del capítulo II a las que afecte dicho régimen de ayudas, o en su caso, a la legislación nacional que garantice el cumplimiento de las disposiciones pertinentes del presente Reglamento. El régimen de ayudas o las ayudas *ad hoc* irán acompañados de sus disposiciones de aplicación y de sus modificaciones.
5. La Comisión publicará en su sitio web:

a) los enlaces a las páginas web de las ayudas estatales a que se refiere el apartado 1;

b) la información resumida mencionada en el artículo 19.

Capítulo II. Disposiciones específicas aplicables a las distintas categorías de ayudas

SECCIÓN 1. AYUDAS DE FUNCIONAMIENTO

Subsección A. Ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte

Artículo 10

Ayudas para reducir los costes externos del transporte

1. Los regímenes de ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del Tratado y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Podrán ser objeto de ayuda las operaciones de transporte por ferrocarril, por vías navegables y/o multimodal sostenible de pasajeros y de mercancías. La ayuda se concederá a los transportistas y/o a los operadores de transporte que elijan soluciones de transporte terrestre sostenible.
3. Son costes subvencionables la parte de los costes externos del transporte que el uso unimodal o multimodal del transporte por ferrocarril, transporte por vías navegables o transporte marítimo de corta distancia empleado en el contexto del transporte multimodal sostenible permite evitar en comparación con los modos de transporte competidores más contaminantes. Los costes externos que se evitan se calcularán de conformidad con las normas y la metodología establecidas en el *Handbook on the external costs of transport* [«Manual de la Comisión sobre los costes externos del transporte», documento en inglés]²⁷, en su última versión o en la del texto que lo sustituya. Los Estados miembros podrán utilizar la metodología de los costes externos respecto de cualquier coste de explotación, en particular los costes de explotación relacionados con el uso de la infraestructura.
4. La intensidad de ayuda no deberá exceder del [50] % de los costes subvencionables.

²⁷ Comisión Europea, Dirección General de Movilidad y Transportes, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport*, version 2019-1.1, Oficina de Publicaciones, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

5. La intensidad de ayuda podrá incrementarse en un [5-10] % en el caso de las ayudas concedidas a las operaciones de transporte combinado, tal como se definen en el artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE²⁸.
6. En el caso de las ayudas concedidas a operaciones de transporte en el sector del transporte de mercancías, la distancia comprendida por el modo de transporte objeto de la ayuda no deberá exceder de:
 - a) en el transporte multimodal:
 - i) 800 kilómetros de transporte ferroviario;
 - ii) 375 kilómetros de transporte por vías navegables;
 - iii) 750 kilómetros de transporte marítimo de corta distancia; y
 - b) en el transporte unimodal:
 - i) 350 kilómetros de transporte ferroviario (con excepción de las operaciones con vagones individuales);
 - ii) 375 kilómetros de transporte por vías navegables.
7. Para garantizar que las ayudas se concedan únicamente respecto de servicios de transporte terrestre sostenible realmente prestados, la ayuda se concederá basándose en las unidades de servicio de transporte efectivamente prestado, como los pasajeros/km en los servicios de transporte de viajeros, las toneladas/km o los vehículos/km en los servicios de transporte de mercancías o, con carácter más general, la unidad de producción del servicio de transporte, y no sobre una base a tanto alzado.
8. Las ayudas concedidas a las empresas ferroviarias y a los transportistas por vías navegables y marítimo de corta distancia tendrán por efecto mantener o fomentar la transferencia modal. A tal efecto, las empresas ferroviarias y los transportistas por vías navegables y marítimo de corta distancia publicarán al menos la información siguiente sobre las ayudas recibidas: autoridad que concede la ayuda, fecha de concesión de la ayuda, importes de ayuda recibidos, período y operaciones objeto de la ayuda.

Subsección B. Ayudas de funcionamiento para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales

Artículo 11

Ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales

1. Los regímenes de ayudas para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril y por vías navegables y de nuevas

²⁸ DO L 368 de 17.12.1992, p. 38 [tras la adopción de la modificación de la Directiva 92/106/CEE [2023/0396 (COD)] se sustituye por «se ajuste a lo dispuesto en el artículo 1 *quater*, apartado 2, de la Directiva 92/106/CEE»].

conexiones comerciales de transporte de pasajeros por ferrocarril serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del Tratado y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.

2. Se concederán las ayudas:

a) a las empresas ferroviarias y/o los operadores de transporte que acumulen demanda y organicen operaciones regulares de transporte de mercancías entre terminales de transporte para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales de transporte de mercancías por ferrocarril y por vías navegables; y/o

b) a las empresas ferroviarias que organicen servicios regulares de transporte de pasajeros entre terminales de transporte ubicadas en diferentes Estados miembros («servicios de transporte transfronterizo de pasajeros por ferrocarril») o con una distancia de más de 400 kilómetros entre sí («servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de larga distancia»).

3. La ayuda podrá adoptar la forma de subvenciones pagadas fraccionadamente en períodos no superiores a un año.

4. Serán costes subvencionables las pérdidas de explotación sufridas por la conexión de que se trate, durante un máximo de cinco años a partir de la fecha en que el beneficiario empiece a explotar la nueva conexión comercial. Sin perjuicio de lo dispuesto en la frase anterior, los costes de explotación relacionados con la puesta en marcha de la nueva conexión y anteriores a esta podrán tenerse en cuenta en la cuantificación de los costes subvencionables relacionados con el primer año de explotación de la nueva conexión comercial.

5. A efectos del presente artículo, se entenderá por pérdidas de explotación la diferencia negativa entre los ingresos y los costes de explotación derivados de la conexión en cuestión, así como los costes de explotación de las obras relacionadas con la puesta en marcha de la nueva conexión comercial y anteriores a esta. La intensidad de ayuda no deberá exceder del 80 % de los costes subvencionables en el primer año, del 70 % de los costes subvencionables en el segundo año, del 60 % de los costes subvencionables en el tercer año, del 50 % de los costes subvencionables en el cuarto año y del 40 % de los costes subvencionables en el quinto año.

6. Se podrán imputar como costes de la nueva conexión comercial todos los costes de explotación directos derivados de la explotación de la nueva conexión comercial y una contribución adecuada a los costes de explotación comunes tanto a la nueva conexión comercial como a otras actividades. Entre los ingresos que se tendrán en cuenta deben figurar la totalidad de los ingresos procedentes de la nueva conexión comercial.

7. Cuando la ayuda se pague por adelantado, los costes subvencionables se estimarán *ex ante* basándose en previsiones razonables y se actualizarán a su valor en el momento de la concesión. Los Estados miembros establecerán un mecanismo de seguimiento y reembolso para garantizar que las ayudas no superen la intensidad de ayuda autorizada.

SECCIÓN 2. AYUDAS A LA INVERSIÓN


Subsección A. Ayudas a la inversión para instalaciones de transporte unimodal y multimodal por ferrocarril y vías navegables y apartaderos privados

Artículo 12

Ayudas para la construcción, mejora y renovación de instalaciones de transporte unimodal y multimodal por ferrocarril y vías navegables

1. Las ayudas para la construcción, mejora y renovación (incluida la sustitución) de instalaciones ferroviarias, instalaciones en vías navegables e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril y vías navegables serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del Tratado y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Se concederán las ayudas a las empresas que construyan, mejoren y/o renueven instalaciones ferroviarias, instalaciones en vías navegables e instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril y vías navegables sobre la base de regímenes de ayudas, excepto en el caso de las ayudas para la construcción, mejora y renovación de terminales multimodales de transporte de mercancías por ferrocarril y vías navegables, que también podrán concederse como ayudas *ad hoc*. Solo podrán concederse ayudas *ad hoc* cuando la demanda potencial de capacidad, al menos a medio plazo, supere la capacidad combinada actual de la instalación objeto de la ayuda y de otras instalaciones existentes o ya programadas que puedan servir razonablemente de alternativa a la instalación objeto de la ayuda.
3. Serán costes subvencionables los costes de la inversión en activo material (inmovilizado y mueble) e inmaterial directamente relacionado con la construcción, mejora o renovación de la instalación en cuestión. Podrán ser objeto de la inversión elementos de superficie (por ejemplo, de almacenamiento), equipo fijo (por ejemplo, almacenes y terminales), equipo móvil de terminal (por ejemplo, apiladoras telescópicas) situados dentro de la instalación para la prestación de servicios relacionados con el transporte. También serán subvencionables los estudios topológicos y de viabilidad, así como los costes de planificación e instalación.
4. No serán subvencionables los costes relacionados con actividades distintas del transporte.
5. El importe de la ayuda no deberá exceder del menor de los umbrales siguientes:
 - a) la diferencia entre los costes subvencionables y la suma del beneficio de explotación de la inversión a lo largo de su vida económica y el valor terminal actualizado de dicha inversión (valor residual al final de la vida económica de la inversión); en el beneficio de explotación se incluirán también los beneficios de explotación netos incrementales generados por las actividades distintas del transporte relacionadas con las actividades de transporte que deban desarrollarse


en la instalación de que se trate (como el alquiler de espacios comerciales situados en la instalación); el beneficio de explotación y el valor terminal se deducirán de los costes subvencionables *ex ante*, sobre la base de previsiones realistas, o *ex post*, mediante un mecanismo de reembolso;

 b) 50 % de los costes subvencionables.

6. Para las ayudas que no superen los 3 millones EUR por proyecto, el importe máximo de la ayuda podrá fijarse, como alternativa al método a que se hace referencia en el apartado 5, en el 50 % de los costes subvencionables.
7. La concesión del derecho de acceso a la instalación objeto de la ayuda será abierta, transparente y no discriminatoria para todos los usuarios interesados, de conformidad con la normativa del sector, en particular la Directiva 2012/34/UE.
8. Cualquier concesión u otro tipo de atribución a terceros para construir, mejorar, explotar o alquilar la instalación objeto de la ayuda se realizará de forma competitiva, transparente, no discriminatoria e incondicional.
9. Cuando el propietario, el transportista y cualquier usuario final previsto de la instalación de transporte objeto de la ayuda formen parte de la misma empresa o sean empresas vinculadas en el sentido del anexo I del presente Reglamento, la explotación de la instalación se adjudicará con arreglo a un procedimiento abierto, competitivo, transparente y no discriminatorio²⁹.

Artículo 13

Ayudas para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados

1. Los regímenes de ayudas para la construcción, mejora y renovación (incluida la sustitución) de apartaderos privados serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del Tratado y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Se concederán las ayudas a las empresas que construyan, mejoren y renueven apartaderos privados.
3. Serán costes subvencionables los costes de la inversión en activo material (inmovilizado y mueble) e inmaterial directamente relacionado con la construcción, mejora y renovación del apartadero privado. Entre los costes de la inversión podrán incluirse los estudios topológicos y de viabilidad, así como los costes de planificación e instalación. No se considerarán costes subvencionables los andenes y el equipo de  carga y descarga utilizados para la carga y descarga de trenes en el recinto del usuario o usuarios específicos.

²⁹ Las empresas vinculadas en cuestión podrán participar en el procedimiento.

4. El importe de la ayuda no deberá exceder del menor de los umbrales siguientes:
- a) la diferencia entre los costes subvencionables y la suma del beneficio de explotación de la inversión a lo largo de su vida económica y el valor terminal actualizado de dicha inversión (valor residual al final de la vida económica de la inversión); el beneficio de explotación y el valor terminal se deducirán de los costes subvencionables *ex ante*, sobre la base de previsiones realistas, o *ex post*, mediante un mecanismo de reembolso;
 - b) 50 % de los costes subvencionables.
5. Para las ayudas que no superen los 500 000 EUR por proyecto, el importe máximo de la ayuda podrá fijarse, como alternativa al método a que se hace referencia en el apartado 4, en el 50 % de los costes subvencionables.

Subsección B. Ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables y de equipo para el transporte multimodal sostenible

Artículo 14

Ayudas para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables

1. Los regímenes de ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del Tratado y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Serán costes subvencionables todos los costes de inversión relacionados con la adquisición de vehículos nuevos o de segunda mano para el transporte por ferrocarril o vías navegables. Podrán incluirse en estos costes, en particular, el precio del vehículo y los costes de la entrega. Podrán considerarse costes subvencionables los estudios de diseño, consultoría o ingeniería siempre que estén vinculados a las inversiones mencionadas en el presente artículo y formen parte de las mismas.
3. Se concederán las ayudas:
 - a) a los nuevos entrantes en el sector ferroviario;
 - b) a las empresas ferroviarias, los transportistas por vías navegables o los arrendadores de los sectores del ferrocarril y las vías navegables, siempre que sean pymes.
4. La ayuda adoptará la forma de garantía al comprador del vehículo para el transporte por ferrocarril o vías navegables. Las garantías podrán concederse directamente a los beneficiarios finales o a las entidades de crédito y demás entidades financieras en tanto que intermediarios financieros (siempre que el beneficiario conserve la libertad de

elección del intermediario financiero). El intermediario financiero debe poder demostrar que aplica un mecanismo que garantiza la repercusión de las ventajas, en la mayor medida posible, en los beneficiarios finales en forma de mayores volúmenes de financiación, carteras con un mayor grado de riesgo, menores requisitos en materia de garantías reales o tipos de interés más bajos de lo que cabría sin tales garantías públicas.

5. Se concederán las garantías respecto de nuevos préstamos individuales para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables. El importe nominal del préstamo subyacente no deberá exceder de los costes subvencionables. La garantía no deberá ser superior al 80 % del préstamo subyacente. Las garantías públicas se concederán a cambio de una tasa de al menos 50 puntos básicos si la calificación crediticia de la deuda soberana del Estado miembro de concesión es igual a AAA-A.
6. La duración de la garantía se limitará a un máximo de quince años.
7. Las ayudas para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables podrán acumularse con las ayudas a la interoperabilidad y/o las ayudas para la adaptación técnica y la modernización si los costes netos adicionales de la interoperabilidad, en el sentido del artículo 16, apartado 6, y/o las inversiones para la modernización y la adaptación técnica, en el sentido del artículo 17, apartado 6, no se pueden considerar parte de los costes subvencionables establecidos en el apartado 2.

Artículo 15

Ayudas para la adquisición de unidades de carga intermodal y grúas de a bordo de buques

1. Los regímenes de ayudas a la inversión para la adquisición de unidades de carga intermodal y/o grúas de a bordo de buques (nuevos o de segunda mano) serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del Tratado y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Se concederán ayudas a las empresas que inviertan en la adquisición de unidades de carga intermodal y grúas de a bordo de buques.
3. Serán subvencionables los costes siguientes:
 - a) en las unidades de carga intermodal: la diferencia de coste entre las unidades de transporte utilizadas exclusivamente para el transporte por carretera y las unidades de carga intermodal que puedan ser objeto de transbordo para realizar un transporte multimodal sostenible;
 - b) en las grúas a bordo de buques: el precio total de adquisición.
4. Entre los costes subvencionables podrán incluirse los estudios de viabilidad, así como los costes de planificación e instalación.

5. El importe de la ayuda no podrá exceder de una intensidad de ayuda del 30 % de los costes subvencionables en los supuestos contemplados en el apartado 3, letra a), y del 20 % de los costes subvencionables en el supuesto contemplado en el apartado 3, letra b).

Subsección C. Ayudas a la inversión en la interoperabilidad y para la adaptación técnica y la modernización

Artículo 16

Ayudas a la interoperabilidad

1. Los regímenes de ayudas a la inversión en activo material e inmaterial que contribuya a que el tráfico discurra de manera ininterrumpida entre Estados miembros o modos de transporte serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del Tratado y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Se concederán las ayudas a las empresas que realicen inversiones para implantar las tecnologías de interoperabilidad a que se refiere el apartado 3.
3. Serán subvencionables los proyectos de inversión siguientes:
 - a) el Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS, por sus siglas en inglés), el futuro sistema de comunicaciones móviles ferroviarias (FRMCS, por sus siglas en inglés) y la operación automática de trenes (ATO, por sus siglas en inglés) como parte del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS, por sus siglas en inglés), tal como se describe en el Derecho derivado de la Unión³⁰;
 - b) el acoplamiento automático digital (DAC, por sus siglas en inglés)³¹;
 - c) la adaptación del material rodante a diferentes sistemas eléctricos;
 - d) la adaptación del material rodante a diferentes anchos de vía;

³⁰ Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (UE) 2016/919 (DO L 222 de 8.9.2023, p. 380).

³¹ El DAC es un componente interoperable para acoplar y desacoplar automáticamente el material rodante de un tren de mercancías tanto física (por ejemplo, conexión mecánica y línea aérea para el frenado) como digitalmente (por ejemplo, conexión eléctrica y de datos). El DAC puede propiciar que el transporte de mercancías ferroviario europeo se modernice y digitalice. No solo aumentará la eficiencia gracias a los procesos de automatización, sino que también se garantizará un abastecimiento energético suficiente para las aplicaciones telemáticas, así como la seguridad de la comunicación de datos en todo el tren. [Insértese la referencia al Derecho derivado de la UE pertinente una vez adoptado]

- e) la adaptación de los buques de navegación interior para operar en los puertos marítimos;
- f) la adaptación de los buques de navegación interior al cambio de las condiciones de navegabilidad, especialmente las de nivel bajo de agua;
- g) la automatización del material rodante y de los buques de navegación interior;
- h) la adaptación de los vehículos para transportar unidades de carga intermodal;
- i) las tecnologías clave necesarias para la implantación de servicios de información fluvial, como la plataforma SIF, el Sistema de Información y Visualización de las Cartas Electrónicas para la Navegación Interior, los avisos a patrones, el Sistema Automático de Identificación para la navegación interior e Información Electrónica Internacional (ERI, por sus siglas en inglés);
- j) las aplicaciones telemáticas y otros programas informáticos del transporte de mercancías, en la medida en que contribuyan a que el tráfico discurra de manera ininterrumpida, en particular los sistemas intermodales de identificación, seguimiento y trazabilidad y las plataformas intermodales de intercambio de datos. No serán subvencionables las inversiones en aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros, como los sistemas de información a los viajeros antes del viaje y durante el mismo, los sistemas de reserva y pago, la gestión de equipajes, y la gestión de las correspondencias entre trenes de viajeros y con otros modos de transporte de viajeros;

4. Serán costes subvencionables todos los costes necesarios para la ejecución de las inversiones subvencionables. Podrán incluirse en estos costes, en particular, los costes necesarios de la adquisición e instalación de la tecnología pertinente, los costes de gestión del proyecto y los costes de entrega. No serán subvencionables los costes de mantenimiento. Podrán subvencionarse los costes relacionados con estudios, ensayos y aprobaciones, así como las instalaciones piloto y los prototipos. Los activos respecto de los que se reciban ayudas a la interoperabilidad podrán ser nuevos o de segunda mano. Por lo que se refiere a las inversiones en interoperabilidad relacionadas con el ERTMS, serán subvencionables los costes relacionados con la integración de las funciones del Sistema Mundial de Navegación por Satélite Europeo (GNSS) en el ERTMS. No serán subvencionables los costes relacionados con el GSM-R.

5. La intensidad de ayuda no excederá:

- a) del 80 % de los costes subvencionables en el caso de los proyectos de inversión contemplados en el apartado 3, letras a) y b);
- b) del 50 % de los costes subvencionables en el caso de los proyectos de inversión contemplados en el apartado 3, letras c) a j).

6. Por lo que se refiere a las inversiones en la interoperabilidad de vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables, de unidades de carga intermodal o de grúas de a bordo de buques cuya adquisición esté prevista, los costes subvencionables deberán limitarse a los costes netos adicionales de la interoperabilidad, siempre que

dichos costes no estén ya subvencionados por ninguna otra forma de ayuda, en particular con arreglo a los artículos 14 y 15. Los costes netos adicionales de la interoperabilidad se calcularán como la diferencia entre, por una parte, el coste total de la adquisición del vehículo para el transporte por ferrocarril o vías navegables, la unidad de carga intermodal o la grúa a bordo de un buque cuya adquisición esté prevista y que reciba dicha ayuda a la inversión y, por otra parte, el coste total de la adquisición del mismo vehículo, la misma unidad de carga intermodal, la misma grúa de a bordo de un buque o un activo similar sin las inversiones en interoperabilidad (supuesto contrario)

7. Durante al menos cinco años después de la concesión de la ayuda, los acuerdos contractuales para la enajenación o el uso a título oneroso (como el arrendamiento) de activos respecto de los que se reciban ayudas a la interoperabilidad incluirán una cláusula en la que se especifique que la inversión que garantiza la interoperabilidad del activo en cuestión se financió con una ayuda estatal. Asimismo, se especificarán las obligaciones correspondientes establecidas en el apartado 9 y se indicará el importe de la ayuda.
8. La inversión se ejecutará y finalizará al menos un año antes de la fecha en que la inversión objeto de la ayuda pase a ser obligatoria en toda la UE.
9. Los vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables que se beneficien de la inversión objeto de la ayuda permanecerán inscritos en el registro nacional pertinente del Estado miembro de que se trate o en el registro europeo pertinente durante al menos cinco años después de la ejecución de la inversión.







Artículo 17

Ayudas para la adaptación técnica y la modernización de los vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables y del equipo para el transporte multimodal sostenible

1. Los regímenes de ayudas a la inversión en activo material e inmaterial que contribuya a la adaptación técnica y la modernización de los vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables y de equipo para el transporte multimodal sostenible serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del Tratado y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Se concederán las ayudas a las empresas que realicen inversiones para la adaptación técnica y la modernización de los vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables y de equipo para el transporte multimodal sostenible a que se refiere el apartado 3.
3. Serán subvencionables las inversiones siguientes:



a) la retroadaptación y/o renovación del material rodante;

-  b) la retroadaptación y/o renovación de los buques de navegación interior, por ejemplo, para mejorar la hidrodinámica y la eficiencia;
-  c) la retroadaptación y/o renovación del equipo para el transporte multimodal sostenible;
-  d) la adaptación técnica de los buques a los nuevos tipos de mercancías;
-  e) las aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías y otros programas informáticos de transporte de mercancías no amparados por el artículo 16, como los sistemas que proporcionen información exclusivamente de un modo de transporte o los sistemas digitales de reserva y pago que no contribuyan a que el tráfico discurra de manera ininterrumpida. No serán subvencionables las inversiones en aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros, como los sistemas de información a los viajeros antes del viaje y durante el mismo, los sistemas de reserva y pago, la gestión de equipajes, y la gestión de las correspondencias entre trenes de viajeros y con otros modos de transporte de viajeros;
-  f) los sistemas logísticos, como los programas informáticos de optimización de la carga;
-  g) los programas informáticos de previsión del tráfico (hora estimada de salida / hora estimada de llegada) y programas informáticos de optimización de rutas.

4. Serán costes subvencionables todos los costes necesarios para la ejecución de las inversiones subvencionables. Podrán incluirse en estos costes, en particular, los costes necesarios de la adquisición e instalación de la tecnología pertinente, los costes relacionados con las mejoras de una tecnología ya instalada, los costes de gestión del proyecto y los costes de entrega. Podrán subvencionarse los costes relacionados con estudios, ensayos y aprobaciones, así como las instalaciones piloto y los prototipos.
5. La intensidad de ayuda no deberá exceder del 20 % de los costes subvencionables.
6. Por lo que se refiere a las inversiones en vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables cuya adquisición esté prevista, los costes subvencionables deberán limitarse a los costes netos adicionales de la adaptación técnica y la modernización, siempre que dichos costes no estén ya subvencionados por ninguna otra forma de ayuda, en particular con arreglo a los artículos 14 y 15. Los costes netos adicionales de la adaptación técnica y la modernización se calcularán como la diferencia entre, por una parte, el coste total de la adquisición del vehículo para el transporte por ferrocarril o vías navegables cuya adquisición esté prevista y que reciba dicha ayuda a la inversión y, por otra parte, el coste total de la adquisición del mismo vehículo o similar que precise de adaptación técnica y modernización en el supuesto contrario.
7. Durante al menos cinco años después de la concesión de la ayuda, los acuerdos contractuales para la enajenación o el uso a título oneroso (como el arrendamiento) de activos respecto de los que se reciban ayudas para la adaptación técnica y la modernización de los vehículos y del equipo para el transporte multimodal sostenible

incluirán una cláusula en la que se especifique que la adaptación o modernización del activo en cuestión se financió con una ayuda estatal y el importe la ayuda.

8. La inversión se ejecutará y finalizará al menos un año antes de la fecha en que la inversión objeto de la ayuda pase a ser obligatoria en toda la UE.

Capítulo III. Seguimiento

Artículo 18



Revocación de la exención por categoría

Cuando un Estado miembro conceda una ayuda supuestamente exenta de la obligación de notificación en virtud del presente Reglamento sin cumplir las condiciones establecidas en los capítulos I a II, la Comisión, tras haber ofrecido a dicho Estado miembro la posibilidad de dar a conocer su opinión, podrá adoptar una decisión en la que se disponga que la totalidad o algunas de las futuras medidas de ayuda adoptadas por el Estado miembro de que se trate, que de otro modo cumplirían los requisitos del presente Reglamento, deberán notificarse a la Comisión de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del Tratado. Las medidas que deberán notificarse podrán limitarse a las medidas por las que se concedan determinados tipos de ayuda o en favor de determinados beneficiarios, o a las medidas de ayuda adoptadas por determinadas autoridades del Estado miembro de que se trate.

Artículo 19

Comunicación de información

Los Estados miembros transmitirán a la Comisión:

-  a) a través del sistema de notificación electrónica de la Comisión, información resumida sobre cada medida de ayuda exenta en virtud del presente Reglamento en el formato normalizado establecido en el anexo III del presente Reglamento, junto con un enlace que permita acceder al texto completo de la medida de ayuda, incluidas sus modificaciones, en un plazo de veinte días hábiles a partir de su entrada en vigor;
-  b) un informe anual, contemplado en el Reglamento (CE) n.º 794/2004 de la Comisión³², en formato electrónico, sobre la aplicación del presente Reglamento que contenga la información indicada en dicho Reglamento en relación con cada año o cada parte del año en que sea aplicable el presente Reglamento.

³² Reglamento (CE) n.º 794/2004 de la Comisión, de 21 de abril de 2004, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 140 de 30.4.2004, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

Artículo 20

Evaluación

1. Los regímenes de ayudas a que se refiere el artículo 1, apartado 2, letras i) y j), serán objeto de una evaluación *ex post* si el presupuesto para ayuda estatal o los gastos contabilizados superan los 150 millones EUR en un año determinado o los 750 millones EUR a lo largo de su duración total. La duración total es la duración combinada del régimen y cualquier régimen predecesor que abarque un objetivo y una zona geográfica similares, a partir del XXX. Habida cuenta de los objetivos de la evaluación y con el fin de no imponer una carga desproporcionada a los Estados miembros, las evaluaciones *ex post* solo serán necesarias para los regímenes de ayudas cuya duración total sea superior a tres años, a partir del XXX.
2. Podrá dispensarse de la obligación de evaluación *ex post* a los regímenes de ayuda que sean sucesores inmediatos de regímenes que hayan abarcado un objetivo y una zona geográfica similares y que hayan sido objeto de evaluación. Esto depende de que se haya elaborado un informe de evaluación final con arreglo al plan de evaluación aprobado por la Comisión y que no se hayan realizado constataciones negativas. Cuando el informe de evaluación final de un régimen no sea conforme al plan de evaluación aprobado, dicho régimen se suspenderá con efecto inmediato. Los sucesores del régimen suspendido, siempre que abarquen un objetivo y una zona geográfica similares, no podrán acogerse a la exención por categoría.
3. La evaluación tendrá tener por objeto comprobar si se cumplen las hipótesis y condiciones para la compatibilidad del régimen, en particular la necesidad y la eficacia de la medida de ayuda a la luz de sus objetivos generales y específicos. La evaluación también valorará el impacto del régimen en la competencia y los intercambios comerciales.
4. En el caso de los regímenes de ayudas sujetos al requisito de evaluación con arreglo al apartado 1, los Estados miembros notificarán un proyecto de plan de evaluación del siguiente modo:
 - a) en un plazo de veinte días hábiles tras la entrada en vigor del régimen, si el presupuesto para ayuda estatal del régimen supera los 150 millones EUR en un año determinado o los 750 millones EUR a lo largo de su duración total;
 - b) en un plazo de treinta días hábiles a partir de un cambio importante que aumente el presupuesto del régimen a más de 150 millones EUR en un año determinado o de EUR 750 millones EUR a lo largo de la duración total del régimen;
 - c) en un plazo de treinta días hábiles a partir del registro en la contabilidad oficial de gastos del régimen superiores a 150 millones EUR en cualquier año.
5. El proyecto de plan de evaluación se ajustará a la metodología común para la evaluación de las ayudas estatales adoptada por la Comisión. Los Estados miembros publicarán el plan de evaluación aprobado por la Comisión.

6. La evaluación *ex post* será efectuada por un experto independiente de la autoridad que concede la ayuda basándose en el plan de evaluación. Por cada evaluación se realizará al menos un informe de evaluación intermedio y otro final. Los Estados miembros publicarán ambos informes.
7. El informe de evaluación final se presentará a la Comisión a más tardar nueve meses antes de que finalice el régimen exento. Este plazo se podrá acortar en el caso de los regímenes que activen el requisito de evaluación en sus dos últimos años de aplicación. El ámbito y las modalidades exactos de cada evaluación se indicarán en la decisión de aprobación del plan de evaluación. La notificación de toda medida de ayuda posterior con un objetivo similar describirá de qué manera se han tenido en cuenta los resultados de la evaluación.

Artículo 21

Seguimiento

1. A fin de permitir a la Comisión controlar las ayudas exentas de notificación en virtud del presente Reglamento, los Estados miembros conservarán registros detallados de la información y la documentación justificativa necesarias para determinar el cumplimiento de todas las condiciones establecidas en el presente Reglamento. Estos registros se conservarán durante diez años a partir de la fecha de concesión de la ayuda *ad hoc* o de la última ayuda individual en virtud del régimen.
2. En el caso de regímenes consistentes en ayudas fiscales, tales como los basados en las declaraciones impositivas de los beneficiarios, y cuando no exista una verificación previa de que se cumplen todas las condiciones de compatibilidad para cada beneficiario, los Estados miembros verificarán regularmente, al menos una vez *a posteriori* y por muestreo, que se cumplen todas las condiciones de compatibilidad y extraerán las conclusiones necesarias. Los Estados miembros conservarán registros detallados de las verificaciones durante al menos diez años a partir de la fecha de su realización.
3. La Comisión podrá solicitar a cada Estado miembro toda la información y la documentación que la Comisión considere necesarias para controlar la aplicación del presente Reglamento, incluida la mencionada en los apartados 1 y 2. El Estado miembro de que se trate proporcionará a la Comisión, en un plazo de veinte días hábiles desde la recepción de la solicitud o en un plazo más largo si lo permite la solicitud, toda la información y la documentación justificativa solicitadas.

Capítulo IV. Disposiciones finales

Artículo 22

Disposiciones transitorias

1. El presente Reglamento será aplicable a las ayudas individuales concedidas antes de la entrada en vigor de las respectivas disposiciones del presente Reglamento, si la ayuda cumple todas las condiciones en él establecidas, a excepción del artículo 9.
2. Toda ayuda que no esté exenta de la obligación de notificación prevista en el artículo 108, apartado 3, del Tratado con arreglo al presente Reglamento será evaluada por la Comisión de conformidad con los marcos, directrices y comunicaciones pertinentes.
3. Al término del período de validez del presente Reglamento, los regímenes de ayudas exentos en virtud del mismo seguirán estándolo durante un período de adaptación de seis meses.

Artículo 23

1. El presente Reglamento entrará en vigor el XXX.
2. Será aplicable hasta el XXX.

Hecho en Bruselas, el

Por la Comisión

*La Presidenta
Ursula von der Leyen*

ANEXO I

Definición de pyme

Artículo 1

Empresa

Se considerará empresa toda entidad, independientemente de su forma jurídica, que ejerza una actividad económica. En particular, se considerarán empresas los trabajadores por cuenta propia y las empresas familiares que ejerzan una actividad artesanal u otras actividades, las sociedades personalistas y las asociaciones que ejerzan una actividad económica de forma regular.

Artículo 2

Efectivos y límites financieros que definen las categorías de empresas

1. La categoría de microempresas y pequeñas y medianas empresas (pymes) está constituida por las empresas que ocupan a menos de 250 personas y cuyo volumen de negocios anual no excede de 50 millones EUR o cuyo balance general anual no excede de 43 millones EUR.
2. En la categoría de las pymes, se define pequeña empresa como una empresa que ocupa a menos de 50 personas y cuyo volumen de negocios anual o cuyo balance general anual no supera los 10 millones EUR.
3. En la categoría de las pymes, se define microempresa como una empresa que ocupa a menos de 10 personas y cuyo volumen de negocios anual o cuyo balance general anual no supera los 2 millones EUR.

Artículo 3

Tipos de empresas considerados para el cálculo de los efectivos y los importes financieros

1. Es una «empresa autónoma» la que no puede calificarse ni como empresa asociada a tenor del apartado 2, ni como empresa vinculada a tenor del apartado 3.
2. Son «empresas asociadas» todas las empresas a las que no se puede calificar como empresas vinculadas a tenor del apartado 3 y entre las cuales existe la relación siguiente: una empresa (empresa participante) posee, por sí sola o conjuntamente con una o más empresas vinculadas, a tenor del apartado 3, el 25 % o más del capital o de los derechos de voto de otra empresa (empresa participada).

Una empresa podrá, no obstante, recibir la calificación de autónoma, sin empresas asociadas, aunque las siguientes categorías de inversores alcancen o superen el límite máximo del 25 %, a condición de que entre estos, individual o conjuntamente, y la empresa en cuestión no existan los vínculos descritos en el apartado 3:

- a) sociedades públicas de participación, sociedades de capital riesgo, personas físicas o grupos de personas físicas que realicen una actividad regular de inversión en capital riesgo (inversores providenciales o *business angels*) e inviertan fondos propios en empresas sin cotización bursátil, siempre y cuando la inversión de dichos inversores providenciales en la misma empresa sea inferior a 1 250 000 EUR;
- b) universidades o centros de investigación sin fines lucrativos;
- c) inversores institucionales, incluidos los fondos de desarrollo regional;
- d) autoridades locales autónomas con un presupuesto anual de menos de 10 millones EUR y una población inferior a 5 000 habitantes.

3. Son «empresas vinculadas» las empresas entre las cuales existe alguna de las siguientes relaciones:

- a) una empresa posee la mayoría de los derechos de voto de los accionistas o socios de otra empresa;
- b) una empresa tiene derecho a nombrar o revocar a la mayoría de los miembros del órgano de administración, dirección o control de otra empresa;
- c) una empresa tiene derecho a ejercer una influencia dominante sobre otra, en virtud de un contrato celebrado con ella o de una disposición de sus estatutos o su escritura de constitución;
- d) una empresa, accionista o partícipe de otra, controla sola, en virtud de un acuerdo celebrado con otros accionistas o partícipes de la segunda empresa, la mayoría de los derechos de voto de sus accionistas o partícipes.

Se presumirá que no existe influencia dominante cuando los inversores enumerados en el apartado 2, párrafo segundo, no tengan implicación directa o indirecta en la gestión de la empresa en cuestión, sin perjuicio de los derechos que les correspondan en su calidad de accionistas.

Las empresas que mantengan cualquiera de las relaciones contempladas en el párrafo primero a través de otra u otras empresas, o con los inversores enumerados en el apartado 2, se considerarán también vinculadas.

Asimismo, se considerarán empresas vinculadas las que mantengan alguna de dichas relaciones a través de una persona física o un grupo de personas físicas que actúen de común acuerdo, si dichas empresas ejercen su actividad o parte de la misma en el mismo mercado de referencia o en mercados contiguos.

Se considerará «mercado contiguo» el mercado de un producto o servicio que precede o sucede inmediatamente al mercado en cuestión en la cadena de suministro.

4. A excepción de los casos citados en el apartado 2, párrafo segundo, una empresa no podrá ser considerada pyme si el 25 % o más de su capital o de sus derechos de voto están

controlados, directa o indirectamente, por uno o más organismos públicos, conjunta o individualmente.

5. Las empresas podrán efectuar una declaración relativa a su calificación como empresa autónoma, asociada o vinculada, así como a los datos relativos a los límites enunciados en el artículo 2. Podrá efectuarse esta declaración aunque el capital esté distribuido de tal forma que no se pueda determinar con precisión quién lo posee, en cuyo caso la empresa podrá declarar de buena fe que puede presumir legítimamente que no está participada en más de un 25 % por otra empresa u otras empresas vinculadas entre sí. Tales declaraciones no eximirán de los controles y verificaciones previstos por las normativas nacionales o de la Unión.

Artículo 4

Datos que hay que tener en cuenta para calcular los efectivos, los importes financieros y el período de referencia

1. Los datos seleccionados para el cálculo de efectivos y los importes financieros serán los correspondientes al último ejercicio contable cerrado y se calcularán sobre una base anual. Se tendrán en cuenta a partir de la fecha en la que se cierran las cuentas. El total de volumen de negocios se calculará sin el impuesto sobre el valor añadido (IVA) ni impuestos indirectos.
2. Cuando una empresa, en la fecha de cierre de las cuentas, constate que se han excedido en un sentido o en otro, y sobre una base anual, los límites de efectivos o financieros enunciados en el artículo 2, esta circunstancia solo le hará adquirir o perder la calidad de mediana o pequeña empresa, o de microempresa, si este exceso se produce en dos ejercicios consecutivos.
3. En empresas de nueva creación que no hayan cerrado aún sus cuentas, se utilizarán datos basados en estimaciones de buena fe realizadas durante el ejercicio financiero.

Artículo 5

Efectivos

1. Los efectivos corresponderán al número de unidades de trabajo anual (UTA), es decir, al número de personas que trabajan en la empresa en cuestión o por cuenta de dicha empresa a tiempo completo durante todo el año de que se trate. El trabajo de las personas que no trabajan todo el año, o trabajan a tiempo parcial, independientemente de la duración de su trabajo, o el trabajo estacional se computarán como fracciones de UTA. En los efectivos se incluirán las categorías siguientes:
 - a) asalariados;
 - b) personas que trabajen para la empresa, que tengan con ella un vínculo de subordinación y estén asimiladas a asalariados con arreglo al Derecho nacional;
 - c) propietarios que dirijan su empresa;
 - d) socios que ejerzan una actividad regular en la empresa y disfruten de ventajas financieras por parte de la empresa.

2. Los aprendices o alumnos de formación profesional con contrato de aprendizaje o formación profesional no se contabilizarán dentro de los efectivos. No se contabilizará la duración de los permisos de maternidad o de los permisos parentales.

Artículo 6

Determinación de los datos de la empresa

1. En el caso de las empresas autónomas, los datos, incluidos los efectivos, se determinarán únicamente sobre la base de las cuentas de dicha empresa.

2. Los datos, incluidos los efectivos, de una empresa con empresas asociadas o vinculadas se determinarán sobre la base de las cuentas y demás datos de la empresa, o bien, si existen, sobre la base de las cuentas consolidadas de la empresa, o de las cuentas consolidadas en las cuales la empresa esté incluida por consolidación.

A los datos contemplados en el párrafo primero se agregarán los datos de las posibles empresas asociadas con la empresa en cuestión que la preceden o suceden inmediatamente en la cadena de suministro. La agregación será proporcional al porcentaje de participación en el capital o en los derechos de voto (el más elevado de estos dos porcentajes). En caso de participaciones cruzadas, se aplicará el porcentaje más elevado.

A los datos contemplados en los párrafos primero y segundo se añadirá el 100 % de los datos de las empresas que puedan estar directa o indirectamente vinculadas a la empresa en cuestión y que no hayan sido incluidas en las cuentas por consolidación.

3. A efectos de la aplicación del apartado 2, los datos de las empresas asociadas con la empresa en cuestión resultan de sus cuentas y otros datos, consolidados si existen, a los cuales se habrá de añadir el 100 % de los datos de las empresas vinculadas a estas empresas asociadas, salvo si sus datos contables ya se hubiesen incluido por consolidación.

A efectos de la aplicación del apartado 2, los datos de las empresas vinculadas a la empresa en cuestión han de proceder de sus cuentas y otros datos, consolidados si existen. A estos se habrán de agregar proporcionalmente los datos de las empresas que puedan estar asociadas a estas empresas vinculadas que las precedan o sucedan inmediatamente en la cadena de suministro, salvo si se hubieran incluido ya en las cuentas consolidadas en una proporción por lo menos equivalente al porcentaje definido en el apartado 2, párrafo segundo.

4. Cuando en las cuentas consolidadas no consten los efectivos de una empresa dada, se calcularán agregando de manera proporcional los datos relativos a las empresas con las cuales la empresa esté asociada, y añadiendo los relativos a las empresas con las que esté vinculada.

Anexo II

Medidas amparadas por el Reglamento de exención por categorías para el transporte y medidas que deben notificarse con arreglo a las Directrices sobre ayudas estatales en el sector del transporte terrestre y multimodal (en lo sucesivo, «Directrices»)

Objetivo principal	Reglamento de exención por categorías para el transporte		Directrices	
	Medida	Intensidad permitida	Medida	Intensidad permitida
Ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos del transporte	Regímenes de ayudas	<p>50 % de los costes subvencionables</p> <p>[60] % de los costes subvencionables de las ayudas concedidas a operaciones de transporte combinado</p>	<p>Ayuda <i>ad hoc</i></p> <p>Regímenes de ayudas con intensidades superiores a las autorizadas en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte</p> <p>Regímenes de ayudas que no utilizan la metodología del Manual de la Comisión</p>	75 % de los costes subvencionables
Ayudas de funcionamiento para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales	Regímenes de ayudas	<p>80 % de los costes subvencionables en el primer año de funcionamiento, 70 % en el segundo año, 60 % en el tercer año, 50 % en el cuarto año y 40 % en el quinto año</p>	<p>Ayuda <i>ad hoc</i></p> <p>Importe de la ayuda individual concedida en virtud de un régimen por proyectos ≥ 15 millones EUR</p>	80 % de los costes subvencionables en el primer año de funcionamiento, 70 % en el segundo año, 60 % en el tercer año, 50 % en el cuarto año y 40 % en el quinto año
Ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de instalaciones de transporte unimodal o multimodal por	Regímenes de ayudas	<p>50 % de los costes subvencionables si la ayuda es < 3 millones EUR por proyecto</p> <p>50 % de los costes subvencionables, pero sin</p>	<p>Ayuda <i>ad hoc</i></p> <p>Ayudas <i>ad hoc</i> a terminales multimodales de transporte de mercancías sostenible ≥ 10 millones EUR</p>	<p>Déficit de financiación limitado al 100 % de los costes subvencionables</p> <p>Sin umbral si la ayuda <i>ad hoc</i> se</p>

ferrocarril o vías navegables	Ayudas <i>ad hoc</i> a terminales multimodales de transporte de mercancías sostenible < 10 millones EUR	<i>superar la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión a lo largo de su vida útil y su valor terminal, si la ayuda es \geq 3 millones EUR por proyecto</i>	Importe de la ayuda individual concedida en virtud de un régimen por proyectos \geq 20 millones EUR Regímenes de ayudas con intensidades superiores a las autorizadas en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte	<i>concede mediante un procedimiento de licitación</i>
Ayudas a la inversión para la construcción, mejora y renovación de apartaderos privados	Regímenes de ayudas Importe de la ayuda individual concedida en virtud de un régimen por proyectos < 2 millones EUR	<i>50 % de los costes subvencionables si la ayuda es < 500 000 EUR por proyecto</i> <i>50 % de los costes subvencionables, pero sin superar la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión a lo largo de su vida útil y su valor terminal, si la ayuda es \geq 500 000 EUR por proyecto</i>	Ayuda <i>ad hoc</i> Importe de la ayuda individual concedida en virtud de un régimen por proyectos \geq 2 millones EUR Regímenes de ayudas con intensidades superiores a las autorizadas en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte	<i>Déficit de financiación limitado al 100 % de los costes subvencionables</i>
Ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril o vías navegables	Regímenes de ayudas	<i>Importe nominal del préstamo subyacente \leq costes subvencionables. Cobertura de la garantía \leq 80 % del préstamo subyacente.</i>	Ayuda <i>ad hoc</i> Regímenes de ayudas con intensidades superiores a las autorizadas en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte	<i>Importe nominal del préstamo subyacente \leq costes subvencionables. Cobertura de la garantía \leq 90 % del préstamo subyacente.</i>

Ayudas a la inversión para la adquisición de unidades de carga intermodal y grúas de a bordo de buques	Regímenes de ayudas	<p><i>30 % de los costes subvencionables (en el caso de las unidades de carga intermodal)</i></p> <p><i>20 % de los costes subvencionables (en el caso de las grúas de a bordo de buques)</i></p>	N/A	
Ayudas a la inversión en la interoperabilidad	Regímenes de ayudas	<p><i>50 % de los costes subvencionables</i></p> <p><i>80 % de los costes subvencionables (en el caso del ERTMS y del DAC)</i></p>	<p><i>Ayuda ad hoc</i></p> <p>Regímenes de ayudas con intensidades superiores a las autorizadas en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte o para inversiones no incluidas en la lista amparada por el Reglamento de exención por categorías para el transporte</p>	<p><i>50 % de los costes subvencionables</i></p> <p><i>80 % de los costes subvencionables (en el caso del ERTMS y del DAC)</i></p> <p><i>Déficit de financiación limitado al 100 % de los costes subvencionables</i></p>
Ayudas a la inversión para la adaptación técnica y la modernización de los vehículos y el equipo para el transporte multimodal sostenible	Regímenes de ayudas	<p><i>20 % de los costes subvencionables</i></p>	<p><i>Ayuda ad hoc</i></p> <p>Regímenes de ayudas con intensidades superiores a las autorizadas en virtud del Reglamento de exención por categorías para el transporte o para inversiones no incluidas en la lista amparada por el</p>	<p><i>20 % de los costes subvencionables</i></p> <p><i>Déficit de financiación limitado al 100 % de los costes subvencionables</i></p>

			Reglamento de exención por categorías para el transporte	
--	--	--	----------------------------------------------------------	--

Anexo III

INFORMACIÓN RELATIVA A LAS AYUDAS ESTATALES EXENTAS EN VIRTUD DE LAS CONDICIONES DEL PRESENTE REGLAMENTO

PARTE I: se ha de facilitar mediante el sistema de notificación electrónica de la Comisión, tal como se establece en el artículo 19

Referencia de la ayuda	<i>(a completar por la Comisión)</i>	
Estado miembro	.....
Número de referencia del Estado miembro	.....
Región	Nombre de la región o regiones (NUTS ⁽¹⁾)	Estatus de ayuda regional ⁽²⁾
Autoridad que concede la ayuda	Nombre	.....
	Dirección postal	.....
	Dirección web	.....
Denominación de la medida de ayuda	.....
Base jurídica nacional (referencia a la publicación oficial nacional pertinente)	..... ..... .....
Enlace web al texto completo de la medida de ayuda	.....
Tipo de medida	<input type="checkbox"/> Scheme	Nombre del beneficiario y del grupo ⁽³⁾ al que pertenece
	<input type="checkbox"/> Ayuda <i>ad hoc</i>	
Modificación de un régimen de ayudas o de una ayuda <i>ad hoc</i> existente	.....
	<input type="checkbox"/> Prórroga	Referencia de la ayuda de la Comisión
	<input type="checkbox"/> Modificación	.....
Duración ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Régimen	Del dd/mm/aaaa al dd/mm/aaaa
Fecha de concesión ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Ayuda <i>ad hoc</i>	dd/mm/aaaa
Sector(es) económico(s) afectado(s)	<input type="checkbox"/> Todos los sectores económicos susceptibles de recibir ayudas	.....
	<input type="checkbox"/> Ayuda limitada a sectores específicos: Especifíquese a nivel de grupo de la NACE ⁽⁶⁾

Tipo de beneficiario	<input type="checkbox"/> PYME		
	<input type="checkbox"/> Grandes empresas		
Presupuesto	Importe total anual del presupuesto previsto con arreglo al régimen ⁽¹⁾	Moneda nacional (valores enteros)	
	Importe total anual de la ayuda <i>ad hoc</i> concedida a la empresa ⁽⁸⁾	Moneda nacional (valores enteros)	
	<input type="checkbox"/> Para garantías ⁽⁹⁾	Moneda nacional (valores enteros)	
Instrumento de ayuda	<input type="checkbox"/> Subvención/bonificación de intereses		
	<input type="checkbox"/> Préstamo/anticipos reembolsables		
	<input type="checkbox"/> Garantía (cuando proceda, con la referencia a la decisión de la Comisión ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Ventaja fiscal o exención fiscal		
	<input type="checkbox"/> Aportación de financiación de riesgo		
	<input type="checkbox"/> Otros (especifíquense) Indíquese en qué categoría general de las que figuran a continuación podría encajar mejor según su efecto o función: <input type="checkbox"/> Subvención <input type="checkbox"/> Préstamo <input type="checkbox"/> Garantía <input type="checkbox"/> Ventaja fiscal <input type="checkbox"/> Aportación de financiación de riesgo		
<input type="checkbox"/> Si se cofinancia mediante un fondo o fondos de la UE	Nombre del fondo o fondos de la UE:	Importe de la ayuda (por fondo de la UE)	Moneda nacional (valores enteros)

⁽¹⁾ NUTS — Nomenclatura de las Unidades Territoriales Estadísticas. Normalmente, la región se especifica en el nivel 2.

⁽²⁾ Artículo 107, apartado 3, letra a), del TFUE (estatus «A»); artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE (estatus «C»); zonas no asistidas, es decir, zonas que no pueden acogerse a ayudas regionales (estatus «N»).

⁽³⁾ A efectos de las normas sobre competencia establecidas en el Tratado y del presente Reglamento, debe entenderse por «empresa» toda entidad que ejerza una actividad económica, con independencia de su naturaleza jurídica y de su modo de financiación. El Tribunal de Justicia ha dictaminado que las entidades que están controladas (de hecho o de Derecho) por una misma entidad deben considerarse una sola empresa.

⁽⁴⁾ Período durante el cual la autoridad que concede la ayuda puede comprometerse a concederla.

⁽⁵⁾ Determinada de conformidad con el artículo 2, punto 27, del Reglamento.

⁽⁶⁾ NACE Rev. 2 es la Nomenclatura Estadística de Actividades Económicas de la Comunidad Europea. Por lo general, el sector se especificará a nivel de grupo.

⁽⁷⁾ Si se trata de un régimen de ayudas, indíquese lo siguiente: el importe total anual del presupuesto previsto con arreglo al régimen o la pérdida fiscal anual estimada en relación con todos los instrumentos de ayuda incluidos en el régimen.

⁽⁸⁾ Si se trata de la concesión de una ayuda *ad hoc*, indíquese el importe global de la ayuda o la pérdida fiscal global.

⁽⁹⁾ Si se trata de garantías, indíquese el importe (máximo) de los préstamos garantizados.

⁽¹⁰⁾ En su caso, referencia a la Decisión de la Comisión por la que se aprueba el método de cálculo del equivalente de subvención bruto, en consonancia con el artículo 5, apartado 2, letra c), del Reglamento.

PARTE II: se ha de facilitar mediante el sistema de notificación electrónica de la Comisión, tal como se establece en el artículo 19

Indíquese en qué disposición del Reglamento de exención por categorías para el transporte se aplica la medida de ayuda.

Objetivo principal	Intensidad de ayuda máxima en % de los costes subvencionables	Presupuesto total
Regímenes de ayudas de funcionamiento para reducir los costes externos (artículo 10)	... %	... moneda nacional (por régimen y año)
Regímenes de ayudas de funcionamiento para la puesta en marcha de nuevas conexiones comerciales (artículo 11)	... %	... moneda nacional
Régimen de ayudas a la inversión en instalaciones (artículo 12)	... %	... moneda nacional
Ayudas <i>ad hoc</i> a la inversión en terminales multimodales de transporte de mercancías sostenible (artículo 12)	... %	... moneda nacional (por proyecto)
Régimen de ayudas a la inversión en apartaderos privados (artículo 13)	... %	... moneda nacional
Regímenes de ayudas a la inversión para la adquisición de vehículos para el transporte por ferrocarril y vías navegables (artículo 14)	... %	... moneda nacional
Regímenes de ayudas a la inversión para la adquisición de unidades de carga intermodal y grúas de a bordo de buques (artículo 15)	... %	... moneda nacional
Régimen de ayudas a la inversión en la interoperabilidad (artículo 16)	... %	... moneda nacional
Régimen de ayudas a la inversión para la adaptación	... %	... moneda nacional

técnica y la modernización (artículo 17)		
---------------------------------------------	--	--

Anexo IV

Disposiciones aplicables a la publicación de información con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9

Los Estados miembros organizarán sus sitios web exhaustivos sobre ayudas estatales, en los que publicarán la información prevista en el artículo 7, de una forma que permita acceder fácilmente a la misma. La información se publicará en un formato de hoja de cálculo que permita buscar, extraer y publicar fácilmente los datos en internet, por ejemplo, en formato CSV o XML. Cualquier interesado deberá poder acceder al sitio web sin restricciones. No será necesario registrarse previamente.

Se publicará la siguiente información sobre cada ayuda concedida, tal como se establece en el artículo 9, apartado 1, letra c):

- a) nombre del beneficiario
- b) identificador del beneficiario
- c) tipo de empresa (pyme o gran empresa) en la fecha de concesión de la ayuda
- d) región en la que está establecido el beneficiario, a nivel NUTS 2³³
- e) sector de actividad, a nivel de grupo de la NACE³⁴
- f) elemento de ayuda, expresado en valores enteros en moneda nacional³⁵
- g) instrumento de ayuda³⁶ [subvención/bonificación de intereses, préstamo/anticipos reembolsables/subvención reembolsable, garantía, ventaja fiscal o exención fiscal, financiación de riesgo, otros (especifíquense)]
- h) fecha de concesión
- i) objetivo de la ayuda
- j) autoridad que concede la ayuda

³³ NUTS: Nomenclatura de las Unidades Territoriales Estadísticas. Normalmente, la región se especifica en el nivel 2.

³⁴ Reglamento (CE) n.º 1893/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, por el que se establece la nomenclatura estadística de actividades económicas NACE Revisión 2 y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3037/90 del Consejo y determinados Reglamentos de la CE sobre aspectos estadísticos específicos (DO L 393 de 30.12.2006, p. 1).

³⁵ Para las ayudas de funcionamiento, el importe anual de la ayuda por beneficiario. Para las ayudas a la inversión, el importe de la inversión. Para las medidas contempladas en el artículo 12, el equivalente de subvención bruto.

³⁶ Si la ayuda se concede a través de múltiples instrumentos, el importe de la misma se facilitará por instrumento.

k) referencia de la medida de ayuda³⁷.

³⁷ Conforme a lo dispuesto por la Comisión con arreglo al procedimiento electrónico mencionado en el artículo 11 del presente Reglamento.