



POSICIÓN ESPAÑOLA

Reunión multilateral: *proyecto de la Comisión para la adopción de una Comunicación de la Comisión - Directrices sobre ayudas estatales al transporte terrestre y multimodal.*

1º Comité Consultivo: *proyecto de Reglamento de la Comisión por el que se declaran determinadas categorías de ayudas en el sector ferroviario, de la navegación interior y del transporte multimodal compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 93, 107 y 108 del Tratado.*

10 de septiembre de 2024

I.- EN GENERAL.

España agradece, en general, la presentación por parte de los Servicios de la Comisión Europea de estos dos proyectos normativos: las Directrices sobre ayudas estatales al transporte terrestre y multimodal y el Reglamento por el que se declaran determinadas categorías de ayudas en el sector ferroviario, de la navegación interior y del transporte multimodal compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 93, 107 y 108 del Tratado.

Tal como señalamos en un anterior Comité Consultivo respecto al Reglamento de Ayudas “de minimis”, no tenemos comentarios acerca de la supresión de las normas especiales para el transporte de mercancías por carretera.

II.- TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA. REGIONES ULTRAPERIFÉRICAS (RUP).

En línea con nuestras posiciones anteriores, habría que recordar el carácter permanente y combinado de las limitaciones estructurales de las RUP, reconocidas en el artículo 349 TFUE: gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos, y dependencia económica de un reducido número de productos, lo que genera costes adicionales para las empresas ubicadas en estas regiones.

Respecto a los proyectos, querríamos contribuir con una apreciación relacionada con el concepto de **TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA (TMCD) - SHORT-SEA SHIPPING (SSS)** - que consideramos relevante.

Concretamente, tanto el punto 54 ff y pie de página 92 del proyecto de Directrices como el artículo 2 ff y pie de página 22 de la propuesta de Reglamento hacen referencia a la



Comunicación de la Comisión "El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible" (COM(1999)317 final, 29.6.1999), en la que define este concepto como el "transporte por mar de mercancías y pasajeros entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa".

La Comunicación sobre Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo de 2004 (en vigor y que no es objeto de estas modificaciones) dice, en su punto 10, que "no existe definición jurídica de transporte marítimo de corta distancia" y la define (*definición práctica/working definition*) como establece la Comunicación de 1999 antes mencionada y en las que Canarias y las demás Regiones Ultraperiféricas de la UE estaban excluidas.

Sin embargo, con la entrada en vigor el nuevo Reglamento (UE) 2024/1679, de 13 de junio de 2024 relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T) ya existe una definición jurídica de dicho concepto, en la que ya sí se incluye Canarias y el resto de Regiones Ultraperiféricas de la UE; concretamente en su artículo 3 (Definiciones), punto 25: "**traslado de mercancías y pasajeros por mar entre puertos ubicados en las aguas territoriales de uno o varios Estados miembros o entre un puerto situado en aguas de los Estados miembros y un puerto situado en aguas de un tercer país adyacente con los mares que limitan con aguas de uno o varios Estados miembros**".

Por todo ello, entendemos que debería modificarse, tanto en el proyecto de Reglamento (artículo 2 ff y su pie de página -22-) como en el de las Directrices (punto 54 ff y su pie de página -92-), el concepto de **Transporte Marítimo de Corta Distancia**, sustituyéndolo por la definición jurídica establecida en el artículo 3 (25) del Reglamento (UE) 2024/1679, de 13 de junio de 2024 relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T).

III.- FERROCARRILES.

1) La versión actual de las Directrices sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias, de 2008, contempla ayudas a la utilización de la infraestructura, así como ayudas a la reducción de los costes externos, entre las formas de ayuda destinadas a las necesidades de coordinación de los transportes descritas en el apartado 6.

En la reunión no se hizo referencia expresa a que las nuevas Directrices sigan contemplando las ayudas a la utilización de la infraestructura, tal y como estaban formuladas con anterioridad. Analizados los borradores de textos de ambos proyectos, no se consigue ubicar con claridad donde se encuentran tales ayudas.



En relación a estas, la *Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único*, establece, en su artículo 33.3, la posibilidad de que los administradores de infraestructuras apliquen descuentos a los cánones, para todos los usuarios de la infraestructura, para flujos de tráfico determinados, para fomentar el desarrollo de nuevos servicios ferroviarios, o para fomentar el uso de líneas considerablemente infrautilizadas.

Igualmente, la legislación española contempla la posibilidad de establecer incentivos a las empresas ferroviarias para realizar transporte de mercancías en secciones con rampas elevadas.

De acuerdo con la voluntad de la DGCOMP de redimensionar el alcance de las ayudas estatales al sector ferroviario, interpretamos que, tal y como se pretende que ocurra con las ayudas para reducir costes externos, **las rebajas de cánones que están previstas en la Directiva 2012/34 y los incentivos anteriormente citados deberían reflejarse adecuadamente en el Reglamento de exención por categorías para el transporte (TBER)**, agilizando con ello la puesta en marcha de tales ayudas.

Por otra parte, se interpreta que la limitación actual del 30% del coste total del transporte no va a ser considerada en ninguno de los textos, lo que se estima adecuado.

2) El borrador de Reglamento de exención por categorías para el transporte (TBER) prevé que las **ayudas a la reducción de los costes externos** que no excedan del 50% de los costes subvencionables estarán exentas de la obligación de notificación, quedando las ayudas comprendidas entre el 50% y el 75% de los costes subvencionables supeditadas a la autorización de la Comisión de acuerdo con las nuevas Directrices sobre transporte terrestre y multimodal.

Consideramos adecuado el límite del 50%. No obstante, si realmente se desea impulsar el transporte más sostenible, podría estar justificado que la intensidad de la ayuda límite se extienda **hasta el 100% de los costes subvencionables**.

IV.- TRANSPORTE MARÍTIMO.

Observamos que los textos se están redactando sin tener en cuenta las negociaciones finales de la revisión de la Directiva sobre transporte combinado. España apoya que el marítimo esté en la citada Directiva y que, además, se haga un uso técnico y efectivo de los costes externos. Como bien se sabe, el reto del marítimo es su descarbonización.

Por todo lo anterior, proponemos una serie de **enmiendas** a las Directrices sobre ayudas estatales en el sector del transporte terrestre y multimodal (pueden verse en “negrita”):



Punto 96

a) el transporte multimodal, cuando la distancia recorrida por el modo de transporte subvencionado sea la siguiente:

- (i) 800 kilómetros de transporte ferroviario;
- (ii) 375 kilómetros de transporte por vías navegables;
- (iii) **375** ~~750~~ kilómetros de transporte marítimo de corta distancia;

Justificación. El estudio de distancias todavía no es concluyente. Está puesto en duda en las negociaciones sobre transporte combinado.

Entre punto 121 y 122

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

Punto 123

123. En el transporte multimodal también se utilizan instalaciones de transporte multimodal para el transporte combinado por carretera y marítimo. Estas instalaciones, cuando están situadas en puertos marítimos, entran en el ámbito de aplicación de las presentes Directrices si también tienen conexiones ferroviarias, **por carretera** o por vías navegables y, por lo tanto, pueden considerarse instalaciones de transporte multimodal por ferrocarril, **por mar** o vías navegables.

Justificación. No se puede separar el transporte marítimo del transporte por carretera. Las directrices no ayudan al sector marítimo mientras sí está sujeto a una fuerte penalización por el mercado de derechos de emisiones.

Punto 176

Añadir:

- g1) la adaptación del equipo de carga y descarga de los buques en navegación de corta distancia.**
- g2) la automatización del material rodante para el transporte marítimo de corta distancia.**
- j1) las aplicaciones telemáticas para el cálculo y procesamiento de emisiones de los buques para poder realizar los cálculos de costes externos u otros propósitos.**

Justificación. Implantar ayudas para la interoperabilidad al marítimo. Extender la optimización de costes externos