

**OBSERVACIONES AL
PROYECTO REVISADO SOBRE AYUDAS ESTATALES DE
TRANSPORTE TERRESTRE y MULTIMODAL**

CONFEBUS toma nota del proyecto revisado de la Comisión Europea en materia de ayudas estatales del transporte terrestre y multimodal. De la documentación disponible se deduce que la Comisión pretende simplificar los trámites de las ayudas estatales en el sector del transporte terrestre, con arreglo a las Directrices ferroviarias y, en particular, mediante la adopción de un nuevo Reglamento de exención por categorías para este transporte.

El problema que se pretende corregir es que todas las medidas de ayuda estatal destinadas a promover un transporte terrestre sostenible están sujetas a la obligación de notificación a la Comisión y cada notificación supone una carga tanto para los Estados miembros como para el sector, a pesar de que en determinadas categorías de asuntos en el transporte ferroviario y otros sectores del transporte terrestre sostenible (como las vías navegables interiores y algunas soluciones de transporte multimodal), se han emitido sistemáticamente resoluciones de no plantear objeciones sin que por ello se suscitaran problemas.

La intención es que la adopción del nuevo Reglamento de exención por categorías para el transporte faculte a los Estados miembros para conceder ayudas que fomenten una transferencia modal eficiente hacia modos de transporte terrestre sostenibles. Por todo ello, CONFEBUS tiene las siguientes observaciones:

- El objetivo de la política europea de transporte debe ser alcanzar una movilidad sostenible, competitiva y segura que contribuya a una mejor calidad de vida, mayores niveles de salud, seguridad y calidad del aire y menor contaminación acústica, así como produzca beneficios sociales e impacto económico positivo. En los objetivos UE en materia de descarbonización se espera con interés el papel y el potencial que las iniciativas UE debería concebir para toda la movilidad sostenible y el transporte colectivo, del cual el autobús es el máximo exponente. Pero esto no parece así en esta iniciativa, aun cuando el transporte en autobús resulta un modo sostenible y estratégico para la cohesión y el equilibrio territorial.

- El autobús puede jugar un papel en la descarbonización de la economía, pero precisa de importantes incentivos reales. El precio de este tipo de vehículos más sostenibles desde el punto de vista energético, y en particular de los autobuses eléctricos y de hidrógeno, sigue siendo una de las principales barreras para su adquisición y despliegue. Además, para autobuses de larga distancia las tecnologías de cero emisiones no existen todavía o se encuentran en una etapa muy temprana.

Por ello, es importante que la Comisión también valore la contribución medioambiental de este modo y la falta de alternativas viables a la hora de evaluar las ayudas diseñadas por las autoridades nacionales, permitiendo simplificar los procedimientos y eximir determinadas prácticas de estas normas generales de competencia como factor clave a la hora de hacer esta valoración. Por eso, urge revisar los límites establecidos en las normas europeas que limitan o en algunos casos incluso coartan la incorporación de flotas más sostenibles de autobuses para adaptarlos a la nueva realidad de cambio tecnológico.

El artículo 17 del Reglamento de Taxonomía (*Reglamento Delegado (UE) 2022/1214 de la Comisión de 9 de marzo de 2022 por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 en lo que respecta a las actividades económicas en determinados sectores energéticos y el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 en lo que respecta a la divulgación pública de información específica sobre esas actividades económicas*) establece el principio de «no causar un perjuicio significativo» (DNSH por sus siglas en inglés) a efectos de considerar que una actividad económica que causa un perjuicio significativo, lo cual se instauró a efectos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y es relevante a efectos de cumplir y optar a ayudas de los Planes nacionales de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Del mismo modo, la guía técnica de la Comisión Europea sobre la aplicación del principio DNSH en el marco de Mecanismo, señala que el principio DNSH debe interpretarse en el sentido del artículo 17 del Reglamento de Taxonomía. Este artículo 17 establece que una actividad económica será considerada como sostenible si, entre otras condiciones, realiza una contribución sustancial a cualquiera de los seis objetivos ambientales contemplados en el Reglamento sin causar al mismo tiempo un perjuicio significativo a los restantes objetivos (a saber: mitigación del cambio climático, adaptación al cambio climático, utilización y protección sostenibles de los recursos hídricos y marino, economía circular, prevención y el control de la

contaminación y protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas). En base a ello, queda claro que el transporte en autobús respeta dicho principio de forma general.

- Se parte de la premisa del importante peso en el porcentaje de emisiones generadas por el sector del transporte por carretera. Sin embargo, las externalidades negativas asociadas al transporte por carretera no corresponden al autobús pues, por ejemplo, tan solo representan el 0,2 % del total de vehículos en países como España, a pesar de ser que prácticamente la mitad de los viajes en transporte colectivo interurbano se realizan en autobús en ese país. Por ello, las iniciativas UE deben posicionar al transporte colectivo en autobús como agente clave contra la contaminación y el cambio climático por su probado valor y eficacia medioambiental:
 - En términos de viajero-km, un pasajero de automóvil y de avión contaminan 2,4 veces más que uno de autobús o autocar.
 - El autobús es el modo de transporte que menos gases de efecto invernadero genera, siendo 3,7 veces menos contaminante que el avión, 5,5 veces menos que el automóvil y un 13% menos que el tren.
 - El autobús tiene capacidad para sustituir a entre 14-30 vehículos privados de la carretera y evitar la emisión de 6,7 millones de toneladas de CO₂ que se hubieran emitido si los mismos usuarios se hubieran desplazado en su propio vehículo, con el consiguiente aumento de congestión. Por poner estos datos en contexto, 6,7 millones de toneladas de CO₂ sería lo que necesitan casi siete europeos de media para calentarse, alimentarse y desplazarse en más de un mes.
 - Todo ello sin olvidar que el autobús genera cuatro veces menos contaminación acústica que el vehículo particular en términos de pasajero-km y poseen estadísticamente la tasa de siniestralidad más baja de la carretera.
- Se debe incluir todas aquellas tecnologías que, bajo el principio de neutralidad tecnológica, mejor permitan garantizar la movilidad sostenible y los servicios de transporte. El autobús, al ser un transporte colectivo, es un actor clave para conseguir una movilidad más sostenible contribuyendo a la disminución del CO₂ y de las partículas NO_x que se emiten a la atmósfera y por tanto a la reducción de la contaminación, así como a la mejora de la congestión que provoca el tráfico en las ciudades y carreteras, ya que cada autobús sustituye de media entre 14-30 vehículos

privados. Desafortunadamente, el desarrollo de las tecnologías de cero emisiones no existe todavía para el transporte interurbano en autobús, que depende de la tecnología diésel. En los sistemas de ayudas públicas para adquirir autobuses se obliga a cumplir con el principio DNSH que se mencionaba anteriormente. Para determinar si una tecnología para adquirir vehículos es compatible con el principio DNSH, la medida se evaluará en virtud de los principios rectores para la evaluación del DNSH. Como también se mencionaba anteriormente, queda claro que el transporte en autobús respeta dicho principio de forma general.

- Hay que diferenciar entre empresa y grupo de empresas: Empresa y grupo de empresas viene a ser lo mismo a efectos del Derecho UE de la Competencia de cara a las ayudas de Estado. Esto es importante porque limita la cuantía de ayudas de Estado a la que puede acceder un grupo empresarial, equiparándolo a la misma a la que puede acceder que una empresa individual. Es importante corregir y diferenciar esta cuestión de cara a facilitar y acelerar la transición ecológica de Europa para así conseguir un mayor despliegue de las tecnologías que se pretenden implantar para facilitar la consecución de esos objetivos y que son sustanciosamente más costosas que las de propulsión convencional en el caso del transporte de viajeros por carretera. De lo contrario, se estaría limitando la inversión en cambio tecnológico y será difícil que se consiga el despliegue de tecnologías limpias para descarbonizar la movilidad en el contexto actual.
- Se debe insistir en la modificación de las Directrices sobre ayudas estatales en materia de clima, protección del medio ambiente y energía 2022 que permiten a los Estados miembros apoyar proyectos de protección del medio ambiente bajo determinadas condiciones y que incluyen ayudas que vayan más allá de las normas de la Unión o que incrementen el nivel de protección medioambiental, incluidas las ayudas para la adquisición de nuevos vehículos de transporte.

Así por ejemplo, en ayudas para la movilidad limpia quedan fuera del ámbito de aplicación las ayudas para inversiones en vehículos de carretera ligeros y pesados que utilizan gas (en particular, GNL, GNC y biogás) y en la correspondiente infraestructura de repostaje de gas para carretera, excepto en el caso de las infraestructuras de GNL exclusivamente destinadas al repostaje de vehículos pesados de carretera. Sin embargo, posteriormente

el *Reglamento Delegado (UE) 2022/1214 de la Comisión de 9 de marzo de 2022 por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 en lo que respecta a las actividades económicas en determinados sectores energéticos y el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 en lo que respecta a la divulgación pública de información específica sobre esas actividades económicas* (el Reglamento de Taxonomía) incluye al gas como energía verde en la clasificación que establece qué inversiones pueden considerarse como sostenibles. Deben adecuarse las citadas Directrices al contenido de esta nueva norma para permitir que se contemplen ayudas para adquisición de vehículos propulsados por gas.

- Por último, se debe considerar que la descarbonización de la actividad de transporte pasa por impulsar distintas medidas a través del despliegue de ciertas tecnologías sin limitaciones e incentivos fiscales al uso de otras ya maduras y que contribuyen a una prestación eficiente de servicios de transporte y movilidad de bajas emisiones. En este sentido, se debe tener en cuenta que los vehículos híbridos contribuyen a descarbonizar la movilidad y debe considerarse que pueda concederse ayudas a la adquisición de este tipo de vehículos sin condicionantes como ocurre hasta ahora. Igualmente se debe considerar el fomento de tecnologías que también contribuyen a una movilidad más limpia y respetuosa con el medio ambiente como puede ser el establecimiento de incentivos fiscales a la utilización de combustibles renovables.