

Reglamento de exención por categorías para el transporte (TBER)

Directrices sobre transporte terrestre y multimodal (LMTG)

OBSERVACIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

La versión actual de las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias (2008/C 184/07), 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.

Los límites a la intensidad de la ayuda que se establecen para considerarlas proporcionadas son:

- a. Para las ayudas a la utilización de la infraestructura, un 30 % del coste total del transporte ferroviario.
- b. Para las ayudas a la reducción de los costes externos, un 30 % del coste total del transporte ferroviario y un 50 % de los costes subvencionables.

En la reunión multilateral celebrada el día 10 de septiembre de 2024, entre la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea (DGCOMP) y los Estados miembros a propósito de la elaboración de las **nuevas Directrices sobre transporte terrestre y multimodal (LMTG)** y del **Reglamento de exención por categorías para el transporte (TBER)**, 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 de 2012 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, este centro directivo interpreta 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.

Asimismo, el 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.

Este centro directivo considera adecuado el límite del 50% para eximir de notificación. 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.

Madrid septiembre de 2024