

# **PREGUNTAS GENERALES PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE Y DIGITAL**

**Convocatoria en concurrencia no  
competitiva: Eco-incentivo ferroviario**

**PLAN DE RECUPERACIÓN,  
TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA**

28/02/2023

---

## Contenido

1. Cuestiones generales .....	2
2. Requisitos beneficiarios.....	3
3. Elegibilidad de las actividades.....	3
4. Cálculo del eco incentivo.....	5
5. Presentación de solicitudes .....	11
6. Casos prácticos .....	14
7. Incidencias informáticas.....	16

<u>Control de Cambios</u>	
V1	28/02/2023

## 1. Cuestiones generales

### 1.1 ¿Qué es un eco-incentivo?

Por definición, los eco-incentivos son una serie de ayudas o iniciativas encaminadas a facilitar o impulsar el uso y/o adquisición de bienes y servicios que no son dañinos con el medio ambiente. El Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia (PRTR) incluye una partida inicial de 135 millones de euros para incentivar, a través de eco-incentivos el desarrollo y uso de servicios de transporte de mercancías de forma proporcional a un mérito socioeconómico y ambiental demostrado, medido como reducción de costes externos. Así se pretende consolidar y aumentar la cuota modal del transporte ferroviario y marítimo. El coste subvencionable es el coste externo ahorrado, que en este caso depende de la reducción de las emisiones contaminantes que se consiga con el trasvase de la carretera al tren o los buques.

Coste Externo Carretera – Coste Externo Mar o FFCC= coste externo subvencionable. En el caso del eco-incentivo ferroviario será una ayuda a la oferta dirigida a las empresas ferroviarias que prestan los servicios de transporte. Su finalidad es doble. Por un lado, consolidar e incrementar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías, mejorando su desempeño ambiental, y por otro, revertir el descenso de la cuota del transporte ferroviario con criterios de sostenibilidad objetivos.

### 1.2 ¿Cómo se reparten los fondos entre los eco-incentivos ferroviario y marítimo?

Los dos programas de eco-incentivos (ferroviario y marítimo) cuentan con **una dotación inicial de 135 M €** que puede ser incrementada. A la luz de los estudios previos sobre evolución del tráfico e intercambio modal, se ha considerado asignar inicialmente **75 M €** al programa de eco incentivo ferroviario.

### 1.3 En el ámbito de los eco-incentivos ¿qué se consideran costes externos?

Se entiende por coste externo aquel coste que se produce realizando una actividad, en este caso el transporte de mercancías, y que no es asumido por los agentes que la llevan a cabo, sino que se repercute sobre toda la sociedad, siendo esta la que lo acaba asumiendo. Según se recoge en el Artículo 2 de la OM, los costes externos considerados en el programa de eco-incentivos son: las **emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica** (costes ambientales), **el ruido, la congestión y la accidentalidad** (costes socioeconómicos) generados por el transporte de mercancías. El eco-incentivo se basa en el ahorro de costes externos al pasar de un modo más contaminante, como la carretera, a otro más sostenible, como el ferroviario o el marítimo.

## 2. Requisitos beneficiarios

### 2.1 ¿Qué se considera empresa ferroviaria? ¿Qué documentación tendrán que acreditar los solicitantes para que se consideren empresa ferroviaria?

Son **empresas ferroviarias** aquellas entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la Ley del Sector Ferroviario. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

Para acreditar que los solicitantes están autorizados para realizar transporte ferroviario de mercancías en España, **deberán aportar la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad.**

## 3. Elegibilidad de las actividades

### 3.1 ¿Qué actividad es subvencionable? ¿Es subvencionable el transporte de cualquier tipo de mercancías? ¿El coque es elegible? ¿Hay un número mínimo de frecuencia de trenes?

De conformidad con el artículo 5 de la Orden Ministerial, será subvencionable la actividad de transporte ferroviario de mercancías que demuestre un mérito ambiental y socioeconómico que se haya realizado sobre la **Red Ferroviaria de Interés General del Estado** español, **en ancho estándar o ibérico**, siendo elegible todo el tráfico ferroviario en el mercado objetivo (intermodal, automoción y resto de modalidades) **a excepción del tráfico de carbón.**

Por tanto, no es subvencionable el transporte de cualquier tipo de mercancías. No podrán optar a los eco-incentivos los tráficos de carbón o derivados del mismo (coque)

Y no existe ninguna limitación en cuanto al número de frecuencia de trenes.

### 3.2 ¿Cuál es el periodo de elegibilidad de los tráficos?

El período de elegibilidad de las actividades subvencionables para la primera convocatoria será desde la fecha de la **publicación de la convocatoria en el BOE hasta el 31 de diciembre de 2022**, tal y como se recoge en el artículo 37 de la Orden Ministerial.

### 3.3 ¿Son compatibles los eco-incentivos con ayudas de otros países?

Según el Artículo 17 de la OM 371/2022, las **subvenciones previstas son incompatibles** con la percepción de otras ayudas o subvenciones para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera Administraciones o entes públicos, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales. Por su parte, al incentivarse sólo el tramo nacional, el operador podría, en su caso, solicitar ayudas de otros países para el ahorro de costes externos por tráficos realizados fuera de nuestras fronteras.

### 3.4 ¿Será elegible el tráfico de 2022 anterior a la salida de la convocatoria?

No, **no habrá retroactividad** en los eco-incentivos ferroviarios. Tal y como señala en el Artículo 37 de la [Orden Ministerial 371/2022](#), las ayudas de la primera convocatoria en concurrencia simple se pedirán a partir del 1 de enero de 2023 para los tráficos de 2022 medidos en tonelada neta elegible por kilómetro (tn/km) operados desde la publicación en el BOE de la OM que recoge la convocatoria y las bases reguladoras. El crecimiento del tráfico se calculará sobre el mismo periodo del año anterior (2021).

### 3.5 ¿Los eco-incentivos ferroviarios están orientados a todos los tráficos, incluyendo el nacional y el internacional?

De acuerdo con el Artículo 2.3 de la OM 371/2022, El ámbito de aplicación de las subvenciones del eco-incentivo se corresponde con los servicios de transporte ferroviario de mercancías prestados sobre la **red ferroviaria de interés general, de competencia estatal, independientemente de su origen y destino.**

### 3.6 ¿El uso del Aceite Vegetal Hidrotratado, HVO por sus siglas en inglés, como combustible en cualquier máquina diésel es subvencionable?

De acuerdo con lo establecido por las bases, los tráficos con máquinas que cumplan los valores límite de emisión recibirán el eco-incentivo correspondiente tanto si funcionan con diésel como si funcionan con otros combustibles alternativos con mejor desempeño ambiental.

De esta manera, en la solicitud se deberá **aportar el certificado de la máquina** que indique que cumple con los valores límite de emisión de la categoría que corresponda para combustible alternativo, y se debe presentar la **documentación que acredite el consumo del citado combustible para dicha circulación.**

#### ANEXO I

##### Mérito ambiental y socioeconómico del transporte ferroviario según eficiencia y tipo de tracción (en cé/t-km)<sup>(1)(2)</sup>

Eficiencia - Porcentaje	Tipo de tracción		
	Diésel 1 <sup>(3)</sup>	Diésel 2 <sup>(4)</sup>	Eléctrica
20	---	0,34	1,37
30	0,56	0,90	1,58
40	0,93	1,18	1,69
50	1,14	1,34	1,75

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

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

<sup>(1)</sup> Equivalente al ahorro unitario de costes externos del transporte ferroviario respecto de la opción carretera, basados en costes medios según Manual de Costes Externos del Transporte (UE, 2019).

<sup>(2)</sup> Factores de coste externo considerados: ambientales (emisiones de CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> y PM) y socioeconómicos (congestión, accidentalidad y ruido).

<sup>(3)</sup> Compatible con locomotoras de la serie 335/Euro 4000 (no compatible con locomotoras de la serie 333.3).

<sup>(4)</sup> Compatible con otros combustibles distintos de Diésel, cumpliendo los valores límite de emisiones.

### 3.7 ¿Es la tracción un requisito de elegibilidad?

La **tracción no es un requisito de elegibilidad**, únicamente se utiliza a efectos de cálculo del eco-incentivo. Por ejemplo, una tracción Diesel con locomotoras de la serie 333.3, tienen un desempeño ambiental inferior a la Diesel 1, **son elegibles pero su incentivo es cero.**

## 4. Cálculo del eco incentivo

### 4.1 ¿Cómo se calcula el valor del eco-incentivo máximo para cada circulación? ¿Cómo se ponderan las ayudas en función del crecimiento del tráfico?

Un operador ferroviario de mercancías podrá optar a un mayor o menor eco-incentivo en función de diversas variables como **el incremento interanual del tráfico, la ocupación de los vagones o el tipo de locomotora** que utilice.

Así, cuanto mayor sea la reducción de los costes externos medioambientales y socioeconómicos que logre al potenciar el uso del modo ferroviario frente a la carretera, mayor será la ayuda que logre.

Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital

**Eco-incentivos ferroviarios**

Subvenciones en concurrencia no competitiva

**Convocatoria 2022**



**SUBVENCIÓN A SOLICITAR**

Eco-incentivos máximos:  
**para crecimientos mayores o iguales al 8%**

en función de:  
• **La eficiencia**  
• **El tipo de tracción**

Tabla de cálculo (en c€/tn-km) <sup>(1) (2)</sup>

Eficiencia*	Tipo de tracción		
	Diésel 1 <sup>(3)</sup>	Diésel 2 <sup>(4)</sup>	Eléctrica
Menor del <b>20%</b>	-	-	-
<b>20% - 30%</b>	-	<b>0,17</b>	<b>0,69</b>
<b>30% - 40%</b>	<b>0,28</b>	<b>0,45</b>	<b>0,78</b>
Mayor o igual al <b>40%</b>	<b>0,46</b>	<b>0,59</b>	<b>0,78</b>

El eco-incentivo mínimo es el **50% del máximo**

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

(1) Equivalente al 30% ahorro unitario de costes externos del transporte ferroviario respecto de la opción carretera

(2) Factores de coste externo considerados: ambientales y socioeconómicos

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

(4) Compatible con otros combustibles distintos de Diésel, cumpliendo los valores límite de emisiones

El esquema del eco-incentivo ferroviario **plantea una ponderación de las ayudas en función del incremento de tráfico realizado por la empresa ferroviaria** durante el periodo de elegibilidad con respecto al menor de los siguientes valores: a) la media de los tráficos del mismo periodo de los dos años anteriores; b) el tráfico realizado en el mismo periodo del año anterior; A mayor incremento, mayor puede ser la ayuda, hasta llegar a un incremento objetivo a partir del cual la ayuda será siempre la máxima.

Para ello, se definen 3 coeficientes (V1, V2 y V3) del modo siguiente:

a) V1: **Incremento mínimo de tráfico a partir del cual se comenzará a devengar o generar el derecho a la subvención.** Este sólo puede crecer o quedarse igual. En el caso de que la variación sea igual a cero, se devengará el incentivo mínimo (V2).

b) V2: **Eco-incentivo mínimo.** En la primera convocatoria será el 50% del eco-incentivo máximo al que se puede optar en función de la eficiencia y el tipo de tracción de la locomotora. Si la eficiencia es menor al 20% el valor del ecoincentivo será 0. Más detalles en el Anexo II de la Orden Ministerial.

c) V3: **Incremento de tráfico a partir del cual se obtiene el eco-incentivo máximo, según la tabla de eco-incentivos máximos.** Para la primera convocatoria, por ejemplo, si una empresa ferroviaria demuestra que ha aumentado su tráfico de mercancías más de un 8%, utiliza locomotoras eléctricas y tiene más de un 40% de eficiencia recibirá el máximo eco-incentivo.

V1, V2 y V3 vienen definidos en la Orden TMA/1234/2022, de 12 de diciembre, por la que se modifica la Orden TMA/371/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al periodo de elegibilidad 2022.

La subvención devengada será el **resultado de aplicar una proporción lineal entre el eco-incentivo mínimo y el eco-incentivo máximo**, en función del incremento de tráfico declarado por el solicitante.

La definición de los valores se incluye como parte de la convocatoria de modo que puedan ser éstos modificados si se quiere con carácter anual para adaptarlos al funcionamiento del esquema.

Por ejemplo, como máximo, un operador podrá optar a una subvención de 0,78 céntimos de euros por tonelada-kilómetro neta transportada si utiliza una tracción eléctrica para todos sus movimientos, la ocupación o eficiencia de los vagones de carga es mayor o igual al 40% y registra un incremento interanual de su actividad superior o igual al 8% en el periodo subvencionable de esta primera convocatoria.

Es decir, si el aumento de los tráficos es menor, el eco-incentivo máximo se minorará en función de la tasa de crecimiento. Un incremento de tráfico igual al incremento mínimo definido en la convocatoria, que en este caso es 0%, optará a un 50% del eco-incentivo máximo. Si la actividad tiene un incremento entre el mínimo y el máximo, el eco-incentivo se ajustará mediante una proporción lineal. En este punto, hay que tener en cuenta que, si la tasa de ocupación de los vagones de carga es inferior al 20%, la empresa no tiene derecho a solicitar las ayudas.



## 4.2 ¿De qué factores depende la subvención, es decir, el eco-incentivo?

Tal y como se recoge en el Artículo 10.7 de la OM, El eco-incentivo se otorga en función del **grado de aprovechamiento del tren (eficiencia ferroviaria) y del tipo de tracción de la locomotora**, además del crecimiento del tráfico realizado por la empresa ferroviaria durante el periodo de elegibilidad con respecto al menor de los siguientes valores: a) la media de los tráficos del mismo periodo de los dos años anteriores; b) el tráfico realizado en el mismo periodo del año anterior. Es decir, no se busca incentivar el incremento de la oferta per se.

## 4.3 ¿Qué periodos se tienen en cuenta para calcular los incrementos de tráfico?

En el artículo 30 se establece:

*“Artículo 30. Costes subvencionables.*

2. *El cálculo de la cuantía de las subvenciones se realizará, de conformidad con lo establecido en el artículo 10 de las bases reguladoras, a partir de la tabla de eco-incentivos máximos y de los valores indicados en el anexo II, según la siguiente fórmula:*

$$\left\{ \begin{array}{ll} \text{si } C > V3 & Eco(C, V3) = Eco_{max} \\ \text{si } V3 \geq C \geq V1 & Eco(C, V1, V2, V3) = \left[ V2 + \frac{C}{V3} (1 - V2) \right] Eco_{max} \\ \text{si } C < V1 & Eco(C, V1) = 0 \end{array} \right.$$

*“Donde C es el incremento de tráfico realizado por la empresa ferroviaria durante el periodo de elegibilidad con respecto al menor de los siguientes valores: a) la media de los tráficos del mismo periodo de los dos años anteriores; b) el tráfico realizado en el mismo periodo del año anterior;*

*Ecomax es el eco-incentivo máximo que se obtiene de la tabla de eco-incentivos máximos del anexo II.”*

Por lo tanto, el crecimiento será el del tráfico acumulado (no mes a mes) de la empresa ferroviaria durante el periodo que comprende el 30 de abril hasta el 31 de diciembre de 2022 respecto del mismo periodo del año 2021.

#### 4.4 ¿Se debe incluir en los ratios de aprovechamiento el tráfico de carbón/coque? ¿Los tráficos de vacío entrarían en estos ratios? ¿Cómo se calcula la eficiencia?

Respecto al **tráfico de carbón/coque**, para el cálculo de la eficiencia ferroviaria (carga neta / carga bruta remolcada), la carga neta y la carga bruta remolcada incluye todo lo que la locomotora esté arrastrando, pues independientemente de que sea o no elegible, toda la carga debe ser arrastrada e implica un consumo de la locomotora. Para el cálculo del ecoincentivo el tráfico elegible será la carga neta elegible (excluido el tráfico de carbón).

Por ejemplo, para calcular la eficiencia ferroviaria de una composición de 10 vagones, 9 de clinker y 1 de carbón, habrá que dividir la carga neta total de los 10 vagones entre la carga bruta total de la composición (tara + carga neta de los 10 vagones). Sin embargo, para el cálculo del ecoincentivo solamente se tendrá en cuenta la carga neta de los 9 vagones de clinker.

En cuanto al **tráfico de vacíos**, desde el punto de vista del cálculo de la eficiencia ferroviaria (carga neta / carga bruta remolcada), la carga neta y la carga bruta remolcada incluyen los vacíos. Por tanto, para el cálculo del ecoincentivo se tendrá en cuenta la carga neta elegible, que para vacíos es nula.

Respecto a la **eficiencia**, se pone a disposición de los solicitantes un fichero de datos, según Anexo IIIA, en los que habrá que rellenar los siguientes datos, entre otros:

- Tren (número tren).
- Composición (Ref.).
- Inicio (Pk línea).
- Fin (Pk línea).
- **Distancia.**
- **Toneladas brutas remolcadas (t).**
- **Toneladas netas (t).**
- Tipo de carga (Intermodal/Autos/Resto).
- Locomotora (UIC).
- Tipo de tracción:
  - Diésel 1.
  - Diésel 2.
  - Eléctrica.

- Modo circulación (diésel/eléctrica).
- Toneladas- kilómetro netas durante el mismo periodo del año anterior (t-km) (Para el cálculo del incremento de tráfico)

Por tanto, la eficiencia **se calculará por cada composición** del tren durante el periodo elegible (para la 1ª convocatoria entre el 30 de abril y el 31 de diciembre de 2022).

#### 4.5 ¿Cómo se calcula el coste total del transporte ferroviario?

En el anexo III A contenido mínimo se especifica lo siguiente:

“D) Costes de la actividad y subvención solicitada:

- Coste total del transporte ferroviario (€/t-km de la actividad subvencionable, de conformidad con las partidas de costes identificadas en el anexo I del Informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017, de 18 de diciembre de 2018 (INF/DTSP/041/18) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia).
- Costes subvencionables (ahorro de costes externos, en función de anexo I).
- Subvención solicitada (en función de anexo II).”

**Por tanto, habrá que determinar los costes totales del transporte ferroviario, según el informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017, de 18 de diciembre de 2018 (INF/DTSP/041/18) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia).**

[https://www.cnmc.es/sites/default/files/2264652\\_6.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/2264652_6.pdf)

#### 4.6 ¿Qué se entiende por gastos incurridos en la ejecución de la actividad?

Según el artículo 27.1 “Las subvenciones otorgadas al amparo de la presente convocatoria se instrumentarán como entrega dineraria sin contraprestación de un porcentaje del mérito ambiental y socioeconómico demostrado por la actividad subvencionable, en los términos establecidos en esta convocatoria. **Se percibirá por el beneficiario, con carácter definitivo, una vez se verifique la ejecución de la actividad y se certifiquen los gastos incurridos**”.

En este contexto, los **gastos incurridos** en la ejecución de la actividad subvencionable se definen en el artículo 30, entre ellos, el coste total del **transporte ferroviario**, como podemos leer en dicho artículo “Coste total del transporte ferroviario (€/t-km de la actividad subvencionable, de conformidad con las partidas de costes identificadas en el anexo I del Informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017,

de 18 de diciembre de 2018 (INF/DTSP/041/18) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia”.

#### 4.7 Para calcular el coste máximo y la comparativa con el transporte por carretera, hace falta una herramienta adicional. ¿Dónde se puede descargar?

La herramienta de cálculo de costes máximo pertenece a la CNMC. El cálculo de costes es un ejercicio que debe realizar el solicitante basado en este informe, pero con flexibilidad para adaptarlo a su estructura de costes particular.

Los costes ferroviarios se calcularán de conformidad con las partidas de costes identificadas en el anexo I del informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017, de 18 de diciembre de 2018 (INF/DTSP/041/18) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

[http://www.cnmc.es/sites/default/files/2264652\\_6.pdf](http://www.cnmc.es/sites/default/files/2264652_6.pdf)

## 5. Presentación de solicitudes

### 5.1 ¿Cuál es el periodo para presentar la solicitud del eco-incentivo?

El plazo para presentar la solicitud en la primera convocatoria será desde el 1 de enero de 2023 hasta el 30 de marzo de 2023 a las 12:00 horas del mediodía.

### 5.2 ¿Dónde están publicados los modelos a cumplimentar para solicitar las subvenciones? el Anexo III.A menciona, en su punto C), “datos de los tráficos (según el modelo correspondiente)”. ¿A qué modelo hace referencia?

Los modelos a cumplimentar y el fichero de datos de tráficos para solicitar las subvenciones están publicados en la web del MITMA. El solicitante deberá subir a la sede electrónica del MITMA los documentos desde el 1 de enero de 2023 (fecha de apertura del plazo de solicitudes).

[https://sede.mitma.gob.es/SEDE\\_ELECTRONICA/LANG\\_CASTELLANO/OFICINAS\\_SECTORIALES/SUB\\_PRTR/](https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/SUB_PRTR/)

Para obtener los datos de tráficos se facilita un fichero Excel que contiene como mínimo la siguiente información:

–Tren (número tren).

- Composición (Ref.).
- Inicio (Pk línea).
- Fin (Pk línea).
- Distancia.**
- Toneladas brutas remolcadas (t).**
- Toneladas netas (t).**
- Tipo de carga (Intermodal/Autos/Resto).
- Locomotora (UIC).
- Tipo de tracción:
  - Diésel 1.
  - Diésel 2.
  - Eléctrica.
- Modo circulación (diésel/eléctrica).
- Toneladas- kilómetro netas durante el mismo periodo del año anterior (t-km).

### 5.3 ¿Cómo se puede incluir la información si la empresa tiene más de 100.000 registros, que es el máximo que admite el fichero Excel de datos, sin que afecte al sumatorio total?

En caso de superar los 100.000 registros se han habilitado ficheros especiales para su cumplimentación. Se pueden obtener estos ficheros de la sección Documentación para la solicitud de la [Sede Electrónica del MITMA](#).

### 5.4 ¿Las cuentas anuales que hay que adjuntar a la solicitud son las correspondientes al último ejercicio depositadas en el Registro Mercantil?

Se deben presentar las últimas cuentas anuales depositadas en el Registro Mercantil y, aunque no estén aún depositadas, las cuentas anuales relativas al periodo de elegibilidad de las actividades subvencionables, es decir, desde la fecha de publicación de la convocatoria hasta el 31 de diciembre de 2022, con el fin de verificar los costes del transporte ferroviario de conformidad con las partidas de costes identificadas en el anexo 1 del informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017, de 18 de diciembre de 2018 (INF/DTSP/041/18) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (artículo 30 de las bases reguladoras).

## 5.5 ¿A qué hace referencia el código de 12 cifras relativo a cada “composición” que hay que incluir en el fichero de datos? ¿Dónde se puede obtener?

La referencia de la composición es un identificador generado por los sistemas de ADIF cuando una composición es recibida desde la empresa ferroviaria y es admitida para circular. ADIF hace llegar este identificador a las empresas ferroviarias a través de dos vías distintas:

- Mediante mensajería TAF TSI, para aquellas empresas que están operando mediante el estándar. Aparecerán en el mensaje de la siguiente manera:

```
<ns1:TrafficCode>968120230000</ns1:TrafficCode>
```

- En el Documento de Admisión de Tren (DAT) que se descarga desde la aplicación de ADIF de Gtrenes (en este caso se presenta formateado con un guión):

Se encuentra en el primer recuadro (en la parte superior derecha) en el documento de admisión del tren:

Identificador: 9681-20230000

De no tener dicha referencia almacenada, excepcionalmente se podrá sustituir por el código (SEC\_INICIO).

## 5.6 Para realizar la memoria técnica de los costes del transporte ferroviario, ¿se deben tener en cuenta los valores de referencia que aparecen en el informe de la CNMC (por ejemplo, precios medios de la energía), que datan de 2017 y están desfasados?

En la memoria técnica se deben considerar las partidas necesarias para justificar los costes ferroviarios, tal como se indica en la guía del beneficiario. Los valores de referencia fijados en el informe de la CNMC se pueden actualizar a fecha de 2022 de acuerdo al IPC.

## 5.7 ¿Se pueden incluir en la memoria técnica partidas adicionales a las que se indican en el Anexo I siempre que se estén debidamente justificadas y ajustadas al coste del transporte ferroviario?

Sí, es posible incluirlas siempre y cuando se encuentren, en efecto, debidamente justificadas y ajustadas a los costes. El objeto de la memoria es precisamente obtener una justificación lo más completa posible de estos costes.

### 5.8 Si el modelo del documento B013 relativo a la declaración responsable de los costes incluye unos valores para la energía que no se corresponden con los reales, ¿dónde se pueden añadir los costes reales?

En el desglose de costes del documento B012 se pueden incluir todos los costes que se estimen convenientes, siempre y cuando se mantenga la coherencia con el resto de documentos presentados.

### 5.9 ¿Es necesario aportar el certificado de referencia de emisiones si se trata de máquinas eléctricas?

En este caso, no es necesario aportar el certificado de emisiones. Si se trata de locomotoras híbridas, se deberá presentar el certificado en el caso de que en algunos recorridos circulen en modo Diésel.

## 6. Casos prácticos

### 6.1 Una empresa ferroviaria mueve 1.180 M t – km netas en España entre abril y diciembre de 2022. Durante el mismo periodo de 2021 y 2020 mueven respectivamente 1.150 y 1.100 M t – km netas totales. En este caso, el incremento registrado de tráfico en 2022 respecto de la media del tráfico de 2021 y 2020 es del 4,9%. Además ha realizado todos sus tráficos con locomotoras eléctricas y su eficiencia ferroviaria se encuentra entre el 20 - 30%. ¿Cómo se calcularía el ecoincentivo?

La empresa ferroviaria tendrá derecho a un eco-incentivo de 0,56 céntimos de euro por tonelada-kilómetro neta elegible transportada. Y es que al registrar un crecimiento inferior al 8%, que es el que daría derecho al obtener el 100% del eco-incentivo máximo, la ayuda correspondiente se minora y se calcula de forma lineal entre el eco-incentivo máximo al que se puede optar, que en este caso es 0,69 céntimos de euro, y el mínimo, que es 0,34 céntimos de euros o, lo que es lo mismo, el 50% del máximo.

Por último, para calcular la ayuda, se multiplicarán las toneladas netas por kilómetro transportadas elegibles en el periodo subvencionable por el eco-incentivo resultante, es

decir, 1.180 millones de t.km netas<sup>1</sup> por 0,0056 euros por tonelada-kilómetro neta transportada. Así, la ayuda que recibiría el operador alcanzaría los 6,6 millones de euros. Eso sí, siempre y cuando la cifra no supere el 30% de sus costes totales.

Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital

**Eco-incentivos ferroviarios**

Subvenciones en concurrencia no competitiva

**Ejemplo**



**Empresa ferroviaria de mercancías que opera solo en España**

Periodo de actividad: abril-diciembre



Todas las locomotoras son eléctricas

Ocupación de los vagones de carga: **20% - 30%**

Eco-incentivo máximo potencial

**0,69 cts de € x tn-km neta**

Tráfico sin carbón: 2020: **1.100 M de tn-km netas**  
2021: **1.150 M de tn-km netas**  
2022: **1.180 M de tn-km netas**

Su actividad crece el **4,9%**

Eco-incentivo aplicable en función del crecimiento

**0,56 cts. de €**

**SUBVENCIÓN TOTAL:**

**1.180 M de tn-km netas x 0,56 cts. de € = 6,6 M€**

**6.2** Una empresa ferroviaria mueve 1.900 M t – km netas en España entre el 30 de abril y 31 de diciembre de 2022, frente a un tráfico de 1.800 y 1.750 millones de toneladas por kilómetro netas totales registrados en los años 2021 y 2020 respectivamente, ha realizado todos sus tráficos con locomotoras diésel y su eficiencia ferroviaria es superior al 40%. ¿Cómo se calcula en ecoincentivo?

El eco-incentivo máximo al que puede optar la empresa en la presente convocatoria es 0,59 céntimos de euro por tonelada neta y kilómetro transportada siempre y cuando su actividad crezca un 8% o más. En este caso, el incremento registrado es del 7,0%, por lo que hay que ajustar la ayuda a la tasa de crecimiento de forma lineal resultando un eco-incentivo de 0,55 céntimos de euro por tonelada-kilómetro neta transportada.

<sup>1</sup> Se supone para este caso que no hay tráfico de carbón o derivados. Si hubiera algún tráfico habría que descontarlo, ya que no sería elegible.



## 7. Incidencias informáticas

### 7.1 ¿Cómo puedo abrir el fichero de datos si tengo problemas para descargarlo?

Para poder abrir el archivo D0 Fichero de Datos "20221213\_Fichero de Datos\_FINAL\_", hay que descargar el archivo y renombrarlo poniendo "20221213\_Fichero de Datos\_FINAL\_.zip". De esta forma, se podrá abrir el archivo en Excel para poder introducir en él toda la información.