



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 6.7.2022
COM(2022) 327 final

2022/0209 (NLE)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL CONSEJO

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 multimodal

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

Contexto

Como indicaba la Comisión en su Estrategia Anual de Crecimiento Sostenible 2021¹, las medidas relativas al transporte pueden contribuir en gran medida a la transición ecológica al aportar reducciones significativas de las emisiones de gases de efecto invernadero y mejoras en la calidad del aire, fomentando al mismo tiempo el aumento de la productividad y reforzando la resiliencia de los ecosistemas industriales. A este respecto, la Comisión destacó la importancia de las inversiones en transporte público e infraestructuras que apoyen la transición hacia una movilidad más sostenible e inteligente, incluidas unas redes multimodales europeas sin fisuras y eficientes, así como de modernizar las redes transeuropeas de transporte para pasajeros y mercancías.

Un sistema de transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal que funcione correctamente es fundamental para garantizar la conectividad en toda Europa, establecer un espacio ferroviario europeo único, fomentar la cohesión económica, social y territorial en consonancia con los artículos 170 y 174 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE»), alcanzar los objetivos climáticos de la UE (el «Pacto Verde Europeo»²) y apoyar la resiliencia de la industria de la UE y sus cadenas de valor (la «Nueva Estrategia Industrial» actualizada³), incluidas las que apoyan los objetivos de la transformación digital y la digitalización («la Estrategia Digital Europea»⁴). El 9 de diciembre de 2020, la Comisión adoptó una Comunicación sobre su Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente (la «Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión»)⁵, en la que el refuerzo del transporte por ferrocarril y por vías navegables interiores, así como del transporte multimodal, es un componente esencial de la transformación ecológica y digital del transporte europeo, que a su vez es clave para alcanzar el objetivo de neutralidad climática de la Unión de aquí a 2050.

Estos objetivos no pueden alcanzarse sin grandes inversiones por parte de los Estados miembros. El abanico de inversiones que los Estados miembros pueden considerar para apoyar modos de transporte de bajas emisiones va desde las inversiones en flotas nuevas o

¹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Banco Central Europeo, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité de las Regiones y al Banco Europeo de Inversiones: Estrategia anual de crecimiento sostenible 2021 [COM/2020/575 final].

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].

³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Una nueva estrategia industrial para Europa [COM (2020) 102 final], de 10 de marzo de 2020, actualizada por la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Actualización del nuevo modelo de industria de 2020: Creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa [COM/2021/350 final].

⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Configurar el futuro digital de Europa [COM(2020) 67 final], de 19 de febrero de 2020.

⁵ 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] [SWD(2020) 331 final].

existentes hasta las inversiones en infraestructuras ferroviarias, terminales de transbordo y talleres de mantenimiento, también con vistas a estimular la demanda de una flota de cero emisiones y de soluciones digitales que permita la interoperabilidad entre modos de transporte y dentro de los sectores. Esto requiere normas sobre ayudas estatales que permitan aquellas inversiones en las que dicho apoyo público sea necesario, preservando y reforzando al mismo tiempo la competencia en el transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal.

Según el artículo 93 del TFUE, «serán compatibles con los Tratados las ayudas 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». El artículo 93 del TFUE forma parte del «Título VI — TRANSPORTES», cuyas disposiciones se aplican exclusivamente a los transportes por ferrocarril, por carretera o vías navegables, tal como se establece en el artículo 100, apartado 1, del TFUE. La presente propuesta abarca el transporte por ferrocarril y por vías navegables interiores, incluido el transporte multimodal⁶.

i) Ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes

Las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias de 2008⁷ («Directrices ferroviarias») tenían por objeto codificar y actualizar la práctica de la Comisión relativa a la compatibilidad con el Tratado de las ayudas a las empresas del sector del transporte por ferrocarril a raíz de la evolución del marco jurídico sectorial, en particular para acompañar la apertura gradual del mercado a la competencia. El control de adecuación⁸ de las normas sobre ayudas estatales, incluidas las Directrices ferroviarias, realizado en 2020, ha confirmado la necesidad de revisar las normas sobre ayudas estatales aplicables al transporte por ferrocarril, vías navegables interiores e intermodal, habida cuenta de la importante evolución del mercado y regulatoria desde 2008⁹. En este contexto, la Comisión está contemplando no solo una revisión de las Directrices ferroviarias, sino también la adopción de normas específicas de exención por categorías para ayudar al transporte por ferrocarril, vías

⁶ «Transporte multimodal»: transporte de mercancías o de pasajeros, o de ambos, que utiliza dos o más modos de transporte, según se define en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

⁷ Comunicación de la Comisión - Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias («Directrices ferroviarias») (DO C 184 de 22.7.2008, p. 13).

⁸ Los resultados del control de adecuación de las Directrices ferroviarias realizado por la Comisión en 2019 y 2020 pueden consultarse en: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-2012-State-aid-modernisation-package-railways-guidelines-and-short-term-export-credit-insurance-fitness-check_es

⁹ En particular, las Directrices ferroviarias son anteriores al último paquete (4º) ferroviario (de 2016), que completará la liberalización y la apertura del mercado del sector ferroviario (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en). Se han producido otros avances legislativos, como la revisión de la Directiva sobre el distintivo europeo [Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de febrero de 2022 por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 69 de 4.3.2022, p. 1)], que introdujo ciertos cambios en el sistema de tarificación por la utilización de infraestructuras viarias. Esto, a su vez, puede afectar a la forma en que se calculan las diferencias de costes entre el transporte por carretera y otros modos de transporte a efectos de la concesión de ayudas para promover el cambio modal de la carretera a modos de transporte menos contaminantes.

navegables interiores y multimodal (tanto de pasajeros como de mercancías) a adaptarse a la transición ecológica y digital.

En particular, la Comisión pretende aumentar la seguridad jurídica y reducir la carga administrativa en relación con determinadas medidas nacionales de ayuda que apoyan el cambio modal de mercancías y pasajeros de la carretera a modos y soluciones de transporte menos contaminantes, diseñados, sobre la base de una amplia práctica decisoria de la Comisión, de manera que se garantice que los falseamientos de la competencia sean limitados. Los reglamentos de exención por categorías aumentan la seguridad jurídica para los Estados miembros y los beneficiarios de la ayuda en cuanto a la manera de diseñar las medidas. Al mismo tiempo, simplifican los procedimientos, eximiendo a determinadas medidas de la obligación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE de notificar las ayudas estatales a la Comisión antes de su aplicación, cuando sea posible, sobre la base de la práctica decisoria de la Comisión, definir condiciones de compatibilidad *a priori* que garanticen que los posibles falseamientos de la competencia son limitados.

La Comisión ha adquirido una gran experiencia en las ayudas a la coordinación de los transportes contempladas en la sección 6.3 de las Directrices ferroviarias así como en las ayudas para apoyar los modos y soluciones de transporte que son menos contaminantes y más sostenibles que el transporte por carretera exclusivamente, incluidas las ayudas al transporte intermodal¹⁰ y por vías navegables interiores. Según su experiencia, las ayudas para la coordinación de los transportes son fundamentales para el cambio modal y, en determinadas condiciones, no dan lugar a falseamientos significativos de la competencia. Además, una exención por categorías de las ayudas a la coordinación del transporte ha sido muy solicitada por los Estados miembros. Procede, por tanto, permitir a la Comisión eximir por categorías las ayudas concedidas por los Estados miembros en apoyo de dichas medidas, siempre que se cumplan determinadas condiciones.

La exención por categorías abarcaría medidas que entran en el ámbito de aplicación del artículo 93 del TFUE y apoyaría la transferencia de mercancías y pasajeros de modos de transporte más contaminantes (en particular, el transporte por carretera) a modos y soluciones de transporte menos contaminantes y más sostenibles, en consonancia con la práctica decisoria de la Comisión.

- ii) Ayudas que representan el reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público

Por lo que se refiere a las ayudas para el cumplimiento de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público (que actualmente no están cubiertas por las Directrices ferroviarias), la Comisión también puede considerar la posibilidad de eximir por categorías, en determinadas condiciones, las compensaciones concedidas por los Estados miembros por la ejecución de obligaciones de servicio público en los sectores del transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal, siempre y cuando no estén cubiertas

¹⁰ El transporte intermodal consiste en la circulación de mercancías (en una única unidad de carga o en un vehículo) por modos de transporte sucesivos sin manipular las propias mercancías al cambiar de modo de transporte. Por consiguiente, se trata de un tipo de transporte multimodal (<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>).

por el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007¹¹ [Reglamento (CE) n.º 1370/2007].

En particular, por lo que se refiere al transporte de mercancías, las obligaciones de servicio público pueden ser un instrumento adecuado para promover servicios en zonas y segmentos en los que, de lo contrario, el transporte de mercancías se produciría únicamente por carretera.

La presente propuesta no cubre las ayudas para compensar las obligaciones de servicio público relativas al transporte de viajeros que se rigen por el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1370/2007. Esta disposición exime de la obligación de notificación previa las compensaciones por servicio público para la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros o para cumplir las obligaciones tarifarias establecidas en virtud de normas generales, abonadas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1370/2007.

Problema que pretende solventar la iniciativa

Es necesario establecer normas específicas que permitan simplificar los procedimientos con respecto a las ayudas al transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal.

En el marco del reparto de competencias entre el Consejo y la Comisión establecido en los artículos 108, apartado 4, y 109 del TFUE, corresponde al Consejo determinar las categorías de ayudas que pueden quedar exentas de la obligación de notificación de las ayudas estatales y a la Comisión adoptar los reglamentos que establezcan normas detalladas relativas a dicha exención.

Mediante reglamentos de exención por categorías, la Comisión exime de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE a las medidas de ayuda señaladas por el Consejo, permitiendo así que los Estados miembros las apliquen directamente sin la aprobación previa de la Comisión.

El Reglamento (UE) 2015/1588 del Consejo, de 13 de julio de 2015, sobre la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de ayudas estatales horizontales (el «Reglamento de habilitación de 2015»)¹² señala una serie de categorías de ayudas que la Comisión puede eximir de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE. Ahora bien, el Reglamento de habilitación de 2015 solo cubre las medidas de ayuda estatal declaradas compatibles con el mercado interior en virtud del artículo 107, apartados 2 o 3, del TFUE, pero no contempla las medidas de ayuda cuya compatibilidad se evalúa con arreglo al artículo 93 del TFUE.

Por lo tanto, la Comisión considera que esta laguna debe colmarse en aras de la simplificación del procedimiento para los Estados miembros que establezcan medidas de ayuda estatal para el transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal.

Dado que las ayudas estatales para el transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal entran en el ámbito de aplicación del artículo 93 del TFUE, que constituye una *lex specialis* relativa al artículo 107, apartados 2 y 3 del TFUE, parece plenamente justificado un reglamento de habilitación específico del Consejo para el transporte por ferrocarril, vías

¹¹ 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 351 de 3.12.2007, p. 1).

¹² DO L 248 de 24.9.2015, p. 1.

navegables interiores y multimodal («Reglamento de habilitación para el transporte»). De hecho, el artículo 93 pertenece al Título VI, de la parte 3 del TFUE, referido al transporte, y establece que serán compatibles con los Tratados las ayudas estatales 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. Por consiguiente, la compatibilidad de las ayudas estatales con el mercado interior con arreglo al artículo 93 del TFUE depende de que se verifique si la ayuda persigue esos objetivos. El Reglamento de exención por categorías de la Comisión establecerá los criterios pertinentes a tal efecto.

La presente propuesta tiene por objeto adaptar las normas sobre ayudas estatales aplicables al transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal a la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión. De conformidad con el Reglamento de habilitación para el transporte, la Comisión podrá adoptar reglamentos de exención por categorías para las ayudas en virtud del artículo 93 del TFUE que representen un riesgo limitado de falseamiento de la competencia y el comercio. La presente propuesta permite a la Comisión adoptar reglamentos de exención por categorías en ámbitos en los que ha adquirido suficiente experiencia para definir criterios de compatibilidad claros, garantizando al mismo tiempo que el efecto sobre la competencia y el comercio entre los Estados miembros sea limitado.

El Reglamento de habilitación del transporte no tendrá ningún impacto directo en sí mismo, sino que constituirá una base jurídica para la adopción de posibles reglamentos de exención por categorías. La Comisión evaluará diferentes opciones para cualquiera de estos reglamentos de exención por categorías y su impacto en el contexto de una evaluación de impacto, sobre la base del Reglamento de habilitación para el transporte.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial y con otras políticas de la Unión**

La presente propuesta contribuye a los objetivos generales de la Unión, en particular el objetivo de la aplicación y simplificación de las normas sobre ayudas estatales, por una parte, y la aplicación del Pacto Verde Europeo, por otra.

Por lo que se refiere al interés de la aplicación de las normas sobre ayudas estatales, como indicó la Comisión en su Comunicación sobre la modernización de las ayudas estatales, de 8 de mayo de 2012¹³, los controles deben concentrarse en los asuntos con mayor incidencia en el mercado interior. Esto implica, por una parte, un examen más estricto de las ayudas con importes elevados y que puedan suponer un falseamiento de la competencia y, por otra, un análisis simplificado de los casos con un efecto limitado sobre el comercio y la competencia. Esto último puede lograrse eximiendo a esos tipos de ayudas por categorías de la obligación de notificación.

Por lo que se refiere al interés de la simplificación de las normas sobre ayudas estatales, es necesario tener un enfoque coherente en los procedimientos aplicables a las ayudas en forma de compensación por la ejecución de las obligaciones de servicio público, tanto en los segmentos del mercado de viajeros como de mercancías. El artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 ya exime de la notificación previa a las compensaciones por servicio público conforme a las normas sobre ayudas estatales para los servicios públicos de transporte de viajeros. Sin embargo, en la actualidad no existe una exención por categorías

¹³ COM(2012) 209 final.

similar para las compensaciones por servicio público para el transporte de mercancías. Por consiguiente, las ayudas para el reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público con respecto al transporte de mercancías por ferrocarril, vías navegables o intermodal, a que se refiere el artículo 93 del TFUE, deben incluirse en el ámbito de aplicación de un Reglamento de habilitación para el transporte.

En lo que respecta a su contribución al Pacto Verde Europeo, la presente propuesta facilitará la promoción de un sistema de transporte multimodal ecológico, eficiente e interconectado, lo que constituye un paso necesario hacia el objetivo de neutralidad climática de la Unión de aquí a 2050. A este respecto, existe un vínculo claro entre la presente propuesta y la revisión prevista de las Directrices ferroviarias, ya que ambas tienen por objeto facilitar la financiación pública de la transferencia modal del tráfico del transporte por carretera al ferrocarril, las vías navegables y soluciones de transporte multimodal más sostenibles y, en última instancia, apoyar la transformación ecológica y digital del transporte europeo, garantizando al mismo tiempo que sigan siendo limitados los falseamientos de la competencia. La propuesta de Reglamento de habilitación para el transporte eximirá de la obligación de notificación las medidas que entran en el ámbito de aplicación del artículo 93 del TFUE cuando sea posible definir condiciones claras de compatibilidad.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 109 del TFUE, que permite al Consejo adoptar todos los reglamentos apropiados, en particular, con el fin de fijar las condiciones de aplicación del artículo 108, apartado 3, del TFUE y las categorías de ayudas que puedan estar eximidas de ese procedimiento.

Las competencias del Consejo para adoptar cualquier reglamento apropiado para determinar las categorías de ayudas que pueden quedar exentas por categorías, tal como se establece en el artículo 109 del TFUE¹⁴ se refieren a todas las medidas de ayuda estatal, incluidas las relacionadas con el transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal, cubiertas por el artículo 93 del TFUE.

• Subsidiariedad y proporcionalidad

La propuesta entra dentro del ámbito de competencia exclusiva de la Unión. De conformidad con el artículo 3 del TFUE [«La Unión dispondrá de competencia exclusiva en los ámbitos siguientes: [...] b) el establecimiento de las normas sobre competencia necesarias para el funcionamiento del mercado interior»]. Por consiguiente, no es de aplicación el principio de subsidiariedad.

¹⁴ «El Consejo, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, podrá adoptar los reglamentos apropiados para la aplicación de los artículos 107 y 108 y determinar, en particular, las condiciones para la aplicación del apartado 3 del artículo 108 y las categorías de ayudas que quedan excluidas de tal procedimiento».

La propuesta no excede de lo necesario para alcanzar su objetivo, que es permitir a la Comisión eximir por categorías las ayudas para la coordinación de los transportes y las ayudas para el reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, siempre que se cumplan determinadas condiciones. Por consiguiente, la propuesta se atiene al principio de proporcionalidad.• **Elección del instrumento**

El instrumento propuesto es un reglamento del Consejo.

De conformidad con el artículo 109 del TFUE, un reglamento es el único instrumento jurídico de que dispone el Consejo para determinar las condiciones en las que se aplica el artículo 108, apartado 3, del TFUE y las categorías de ayudas excluidas de dicho procedimiento.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

• Evaluaciones ex post / controles de la adecuación de la legislación existente

La conclusión del control de adecuación de las Directrices ferroviarias es que dichas Directrices necesitan una revisión completa para adaptarlas a la evolución del mercado y regulatoria, así como a las nuevas prioridades generales establecidas en la Agenda del Pacto Verde. Entre otras cosas, el control de adecuación puso de manifiesto la idoneidad de una exención por categorías, en particular en el caso de varios tipos de ayudas a la coordinación de los transportes que han sido aprobadas por la Comisión durante la última década mediante decisiones de no formular objeciones¹⁵, sin que se haya llevado a cabo un procedimiento de investigación formal. Más concretamente, la evaluación de la sección 6,3 de las Directrices ferroviarias, relativa a las ayudas a la coordinación de los transportes, puso de manifiesto que todos los casos dieron lugar a decisiones de no formular objeciones, generalmente dentro de un plazo limitado a partir de la notificación¹⁶.

El control de adecuación de las Directrices ferroviarias se basó en una revisión exhaustiva de las decisiones de la Comisión en materia de ayudas estatales aprobadas en virtud de las Directrices ferroviarias o del artículo 93 del TFUE, y en las observaciones recibidas de los Estados miembros y las partes interesadas en la consulta pública abierta. La necesidad de un Reglamento de habilitación para el transporte es aún más acuciante a la luz del Pacto Verde Europeo y la creciente importancia de un cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles, como el transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal, a fin de cumplir el objetivo de reducción de emisiones de aquí a 2050.

• Consultas con las partes interesadas

La presente propuesta no requiere ninguna consulta con las partes interesadas.

El Reglamento de habilitación para el transporte propuesto no tendrá por sí mismo ningún impacto directo para las partes interesadas, ya que simplemente proporcionará una base

¹⁵ Véase el artículo 4, apartado 3, del 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).

¹⁶ Véase el documento de trabajo de los servicios de la Comisión – Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance {SEC(2020) 372 final} - {SWD(2020) 258 final}, parte 3/4, p. 139 y nota a pie de página 211, en https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fitness_check_-_annexes_part3_en.pdf.

jurídica para que la Comisión adopte reglamentos de exención por categorías. Habida cuenta del carácter técnico de esta propuesta, que se limita a preparar el terreno para futuros reglamentos de exención por categorías, no se llevará a cabo ninguna consulta pública. Sin embargo, el 1 de octubre de 2021 la Comisión publicó una hoja de ruta relativa específicamente a la iniciativa para desarrollar la presente propuesta. Las partes interesadas dispusieron de cuatro semanas para presentar observaciones sobre la hoja de ruta¹⁷.

Se llevará a cabo una consulta pública para la revisión de las Directrices ferroviarias, que incluye el proyecto de simplificación de las normas sobre ayudas estatales para la coordinación de los transportes mediante un reglamento de exención por categorías. También se llevará a cabo una consulta pública específica para los futuros reglamentos de exención por categorías de la Comisión.

- **Evaluación de impacto**

No es necesario apoyar esta propuesta mediante una evaluación de impacto. La presente propuesta tiene por objeto la adopción por el Consejo de un Reglamento de habilitación para el transporte, que permitirá a la Comisión adoptar reglamentos de exención por categorías para las ayudas al transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal que entrañen un riesgo limitado de falseamiento del comercio y de la competencia. La presente propuesta no implica ninguna exención por categorías inmediata de las categorías de ayuda cubiertas por el Reglamento de habilitación para el transporte previsto, sino que permite a la Comisión adoptar reglamentos de exención por categorías en una fase posterior.

El contenido de los futuros reglamentos de exención por categorías de la Comisión se sustentará en una evaluación de impacto.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La presente propuesta tiene por objeto, entre otras cosas, simplificar las normas vigentes sobre ayudas estatales a la coordinación de los transportes y sobre ayudas estatales que representan el reembolso por la ejecución de obligaciones de servicio público en los sectores del transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal, y reducir el número de notificaciones de ayudas estatales y los costes regulatorios correspondientes.

La propuesta de Reglamento de habilitación para el transporte permite a la Comisión adoptar reglamentos de exención por categorías para las ayudas al transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal. La adopción de tales reglamentos de exención por categorías redundará en beneficio de la Unión en su conjunto. En primer lugar, impulsará una transformación ecológica y digital fundamental del transporte europeo en consonancia con los objetivos políticos establecidos en el Pacto Verde Europeo. En segundo lugar, reducirá notablemente la carga administrativa y el coste de las inversiones en modos de transporte de bajas emisiones y de la consolidación/expansión de los modos y soluciones de transporte existentes menos contaminantes que el transporte por carretera. En tercer lugar, simplificará la autorización de las ayudas por la ejecución de obligaciones inherentes a la noción de servicio público y apoyará modos y soluciones de transporte más limpios en zonas y segmentos en los que, de otro modo, solo habría transporte por carretera.

¹⁷ Véase <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13153-Greener-land-transport-simplified-state-aid-rules-New-Land-Transport-Enabling-Regulation-es>.

- **Derechos fundamentales**

La presente propuesta no tiene consecuencias para la protección de los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

LA PROPUESTA NO TIENE REPERCUSIONES NEGATIVAS EN EL PRESUPUESTO DE LA UNIÓN.5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La propuesta de Reglamento de habilitación para el transporte será obligatoria en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro desde su entrada en vigor.

De conformidad con el artículo 6 de la propuesta de Reglamento de habilitación para el transporte, la Comisión presentará cada cinco años un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del Reglamento de habilitación del transporte. Además, se presentará previamente un proyecto de informe al Comité consultivo sobre ayudas estatales mencionado en el artículo 5 de la propuesta de Reglamento de habilitación para el transporte para su examen. De conformidad con el artículo 5, apartado 1, de la propuesta de Reglamento de habilitación para el transporte, la Comisión también consultará a dicho Comité cuando se proponga adoptar un reglamento de exención por categorías y antes de adoptar dicho reglamento.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El artículo 1, apartado 1, de la propuesta de Reglamento de habilitación para el transporte señala dos categorías de ayudas exentas de notificación con arreglo al artículo 108, apartado 3, del TFUE: i) ayudas para la coordinación de los transportes; y ii) ayudas para el reembolso por la ejecución de obligaciones inherentes a la noción de servicio público. Estas categorías reflejan el ámbito de aplicación del artículo 93 del TFUE. No obstante, el ámbito de aplicación del Reglamento de habilitación para el transporte propuesto no incluye las compensaciones por servicio público por la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros o para cumplir las obligaciones tarifarias establecidas en virtud de normas generales, cubiertas por el Reglamento (CE) n.º 1370/2007.

El artículo 1, apartado 2, de la propuesta de Reglamento de habilitación para el transporte indica los elementos que la Comisión especificará en sus reglamentos posteriores para eximir por categorías de la obligación de notificación en virtud del artículo 108, apartado 3, del TFUE las categorías de ayuda antes mencionadas. Estas categorías son las mismas que las señaladas en el Reglamento de habilitación de 2015.

El artículo 1, apartado 3, de la propuesta de Reglamento de habilitación para el transporte indica el tipo de condiciones que puede especificar la Comisión en sus posteriores reglamentos de exención por categorías para garantizar la compatibilidad con el mercado interior de las ayudas cubiertas por la presente propuesta. En particular, el artículo 1, apartado 3, letra b), permite a la Comisión excluir determinados sectores del ámbito de aplicación de los reglamentos de exención por categorías. Dicha disposición tiene en cuenta que la presente propuesta permite a la Comisión adoptar reglamentos de exención por categorías, ya que ha adquirido suficiente experiencia para definir criterios de compatibilidad claros, garantizando al mismo tiempo que el efecto sobre la competencia y el comercio entre los Estados miembros sea limitado.

Por lo que se refiere a la transparencia y control, el período de vigencia y modificación de los reglamentos, la audiencia de los interesados, el Comité Consultivo de Ayudas Estatales y la consulta al mismo, y el informe de evaluación, los artículos 2 a 6 de la propuesta de Reglamento de habilitación para el transporte reflejan las disposiciones del Reglamento de habilitación de 2015.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL CONSEJO

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 multimodal

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 109,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo¹⁸,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2015/1588 del Consejo¹⁹ faculta a la Comisión para declarar, mediante reglamentos, que determinadas categorías específicas de ayudas son compatibles con el mercado interior y no están sujetas a la obligación de notificación del artículo 108, apartado 3, del Tratado. Si bien el Reglamento (UE) 2015/1588 cubre determinadas categorías de ayudas a empresas de diferentes sectores, como las ayudas en favor de la protección del medio ambiente, no cubre, entre otras, las ayudas para apoyar al transporte por ferrocarril y por vías navegables, incluido el transporte multimodal²⁰. Los sectores del transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal son cada vez más importantes a escala de la Unión, en el contexto del Pacto Verde Europeo²¹, y de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión²².
- (2) De conformidad con el artículo 93 del Tratado, las ayudas en el sector del transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y multimodal que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso por la

¹⁸ DO C , , p. .

¹⁹ Reglamento (UE) 2015/1588 del Consejo, de 13 de julio de 2015, sobre la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de ayudas estatales horizontales (DO L 248 de 24.9.2015, p. 1). El Reglamento (UE) 2015/1588 del Consejo derogó el Reglamento (CE) n.º 994/98, de 7 de mayo de 1998, sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea a determinadas categorías de ayudas de Estado horizontales (DO L 142 de 14.5.1998, p. 1).

²⁰ «Transporte multimodal»: transporte de mercancías o de pasajeros, o de ambos, que utiliza dos o más modos de transporte, según se define en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

²¹ 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].

²² 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] [SWD(2020) 331 final].

ejecución de obligaciones inherentes a la noción de servicio público, se considerarán compatibles con los Tratados.

- (3) La Comisión ha aplicado el artículo 93, el artículo 107, apartado 1, y el artículo 108 del Tratado en numerosas decisiones relativas a determinadas categorías de ayudas estatales a empresas dedicadas a los sectores del transporte por ferrocarril, vías navegables interiores e intermodal, y ha elaborado directrices para evaluar determinadas categorías de ayudas estatales que se considera que satisfacen las necesidades de coordinación de los transportes²³. Según la experiencia de la Comisión, esas ayudas no dan lugar a falseamientos significativos de la competencia, siempre y cuando se concedan siguiendo procedimientos abiertos, transparentes y no discriminatorios y, sobre la base de la experiencia adquirida, puedan definirse condiciones claras de compatibilidad.
- (4) Por consiguiente, con el fin de simplificar la administración en los casos en que el falseamiento de la competencia se limite al mínimo, la Comisión debe estar facultada para declarar, mediante reglamentos, que las ayudas a la coordinación de los transportes o el reembolso por la ejecución de obligaciones inherentes a la noción de servicio público a que se refiere el artículo 93 del Tratado son compatibles con el mercado interior y están eximidas de las obligaciones de notificación establecidas en el artículo 108, apartado 3, del Tratado.
- (5) Las ayudas estatales que representan el reembolso por la ejecución de obligaciones de servicio público en relación con los servicios públicos de transporte de viajeros ya están cubiertas por el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, incluso cuando los Estados miembros decidan aplicar ese Reglamento al transporte público de viajeros por vías navegables interiores y por vías marítimas nacionales, con arreglo al artículo 1, apartado 2 del mismo²⁴. Por consiguiente, las compensaciones por servicio público relativas al transporte público de viajeros deben quedar excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento.
- (6) Al adoptar reglamentos por los que se exima a determinadas categorías de ayudas de los requisitos de notificación establecidos en el artículo 108, apartado 3, del Tratado («reglamentos de exención por categorías»), la Comisión debe especificar el objeto de la ayuda, las categorías de beneficiarios y los umbrales que limitan la ayuda eximida, las condiciones que rigen la acumulación de ayudas y las condiciones de control, así como establecer cualquier otra condición detallada para garantizar la compatibilidad con el mercado interior de las ayudas cubiertas por el presente Reglamento.
- (7) Es importante que todas las partes puedan comprobar si una ayuda se ha concedido respetando las normas aplicables. Por consiguiente, la transparencia de las ayudas estatales es fundamental para la correcta aplicación de las normas del Tratado y lleva a un mejor cumplimiento, mayor rendimiento de cuentas, revisión inter pares y, en última instancia, a un gasto público más eficaz. Por esta razón, se debe exigir a los Estados miembros que faciliten resúmenes de la información relativa a las ayudas que hayan ejecutado que estén cubiertas por un reglamento de exención por categorías. A fin de garantizar la transparencia de las medidas adoptadas por los Estados miembros, la Comisión debe publicar dichos resúmenes.

²³ Comunicación de la Comisión — Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias («Directrices ferroviarias») (DO C 184 de 22.7.2008, p. 13).

²⁴ 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 351 de 3.12.2007, p. 1).

- (8) De conformidad con el artículo 108, apartado 1, del Tratado, la Comisión debe examinar permanentemente, junto con los Estados miembros, todos los regímenes de ayudas existentes en dichos Estados. A tal fin, y para garantizar el mayor grado posible de transparencia y un control adecuado, la Comisión debe velar por que los Estados miembros registren y almacenen información sobre la aplicación de los reglamentos de exención por categorías adoptados por la Comisión. La Comisión también debe velar por que los Estados miembros le presenten un informe, al menos una vez al año, sobre la aplicación de dichos reglamentos de exención por categorías. Todos los Estados miembros deben poder acceder a dichos informes.
- (9) Antes de adoptar reglamentos de exención por categorías con arreglo al presente Reglamento, la Comisión debe permitir a todas las partes interesadas presentar sus observaciones, con el fin de recabar información que sea lo más completa y representativa posible. Para ello, la Comisión debe publicar un proyecto de dichos reglamentos de exención por categorías.
- (10) Debe consultarse al Comité consultivo de ayudas estatales, creado por el artículo 7 del Reglamento (UE) 2015/1588, al mismo tiempo que se publica un proyecto de reglamento. No obstante, en aras de la transparencia, el proyecto de reglamento debe publicarse en el sitio web de la Comisión al mismo tiempo que la Comisión consulte por primera vez al Comité consultivo de ayudas estatales.
- (11) El control de la concesión de ayudas entraña una serie de consideraciones de hecho, jurídicas y económicas de una gran complejidad y diversidad en un entorno en constante evolución. La Comisión debe, por tanto, revisar con regularidad las categorías de ayudas que deben quedar exentas de notificación. A tal fin, debe presentar un informe de evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo cada cinco años.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Exenciones por categorías

1. La Comisión podrá, mediante reglamentos adoptados con arreglo a los procedimientos definidos en el artículo 5, declarar, a tenor del artículo 107, apartado 1, del Tratado, compatibles con el mercado interior y no sujetas a la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE las siguientes categorías de ayudas:
 - a) ayudas para la coordinación de los transportes;
 - b) ayudas para el reembolso por la ejecución de obligaciones inherentes a la noción de servicio público, excluidas las compensaciones por servicio público en relación con los servicios públicos de transporte de viajeros, que están cubiertas por el Reglamento (CE) n.º 1370/2007.
2. Los reglamentos adoptados de conformidad con el apartado 1 especificarán para cada categoría de ayuda:
 - c) la finalidad de la ayuda;
 - d) las categorías de beneficiarios;

- e) los umbrales aplicables, expresados o bien en términos de intensidad de la ayuda con respecto a un conjunto de costes admisibles, de cuantías máximas o, para determinados tipos de ayuda cuya intensidad o cuantía pueda ser difícil determinar con precisión, en particular los instrumentos de ingeniería financiera o inversiones de capital riesgo, o los de naturaleza semejante, en cuanto a nivel máximo de ayuda estatal en dicha medida o en relación con la misma, sin perjuicio de la categorización de las medidas de que se trate con arreglo al artículo 107, apartado 1, del Tratado;
 - f) las condiciones relativas a la acumulación de ayudas;
 - g) las condiciones de transparencia y control con arreglo al artículo 2.
3. Además, los reglamentos adoptados con arreglo al apartado 1 podrán, en particular:
- h) fijar umbrales u otras condiciones para la notificación de los casos de concesión de ayudas individuales;
 - i) excluir determinados sectores de su ámbito de aplicación;
 - j) establecer condiciones suplementarias relativas a la compatibilidad de las ayudas exentas de conformidad con dichos reglamentos.

Artículo 2

Transparencia y control

- 4. Los reglamentos adoptados en virtud del artículo 1, apartado 1, incluirán normas detalladas para garantizar la transparencia y el control de las ayudas cubiertas por dichos reglamentos.
- 5. Cuando los Estados miembros apliquen regímenes de ayuda o ayudas individuales exentas de notificación en virtud de los reglamentos a que se refiere el artículo 1, apartado 1, enviarán a la Comisión, con vistas a su publicación, resúmenes de la información relativa a dichas ayudas.
- 6. Los Estados miembros registrarán y compilarán toda la información relativa a la aplicación de los reglamentos adoptados con arreglo al artículo 1, apartado 1. Cuando la Comisión disponga de información que la induzca a pensar que no se aplica correctamente un reglamento adoptado de conformidad con el artículo 1, apartado 1, los Estados miembros le comunicarán cualquier información que la Comisión considere necesaria para apreciar si la ayuda concedida en virtud de dicho Reglamento cumple todas sus condiciones.
- 7. Los Estados miembros presentarán al menos una vez al año a la Comisión un informe sobre la aplicación de los reglamentos adoptados en virtud del artículo 1, apartado 1, de conformidad con los requisitos específicos de la Comisión, y preferentemente en soporte electrónico. La Comisión hará accesibles dichos informes a todos los Estados miembros. Una vez al año, el Comité consultivo a que se refiere el artículo 5 examinará y evaluará dichos informes.

Artículo 3

Período de vigencia y modificación de los reglamentos

8. Los Reglamentos adoptados en virtud del artículo 1, apartado 1, especificarán su período de vigencia. Establecerán un período transitorio en caso de que no se prorrogue su período de vigencia cuando expiren.
9. Cuando se deroguen o modifiquen los reglamentos adoptados en virtud del artículo 1, apartado 1 mediante un nuevo reglamento, el nuevo reglamento establecerá un período transitorio de seis meses para permitir la adaptación de las ayudas cubiertas por el Reglamento derogado o modificado.

Artículo 4

Audiencia de los interesados

Antes de la adopción de un reglamento de conformidad con el artículo 1, apartado 1, la Comisión publicará un proyecto del mismo para que todas las personas y organizaciones interesadas puedan presentar sus observaciones en un plazo fijado por la Comisión. Dicho plazo será de un mes como mínimo, salvo cuando la Comisión considere apropiado fijar un plazo más corto.

Artículo 5

Consulta del Comité consultivo de ayudas estatales

10. La Comisión consultará al Comité consultivo de ayudas estatales (en lo sucesivo, el «Comité»):
 - k) al mismo tiempo que se publiquen los proyectos de reglamento, de conformidad con el artículo 4; y
 - l) antes de adoptar cualquier reglamento con arreglo al artículo 1, apartado 1.
11. La consulta al Comité se realizará en el transcurso de una reunión convocada por la Comisión mediante comunicación electrónica. Los proyectos y documentos objeto de examen se adjuntarán a la comunicación electrónica. La reunión no se celebrará antes de que hayan transcurrido dos meses del envío de la comunicación electrónica. Dicho plazo podrá reducirse en el caso de las consultas contempladas en el apartado 1, cuando esté justificado por razones de urgencia o por la prórroga de la fecha de aplicación de un reglamento.
12. El representante de la Comisión someterá al Comité un proyecto de las medidas que deban adoptarse. El Comité emitirá un dictamen sobre el proyecto en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto, procediendo, en su caso, a una votación.
13. El dictamen constará en acta. Además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en acta. El Comité podrá recomendar la publicación del dictamen en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
14. La Comisión tendrá en cuenta el dictamen emitido por el Comité e informará al Comité de la manera en que ha tenido en cuenta su dictamen.

Artículo 6

Informe de evaluación

La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo cada cinco años un informe de evaluación sobre la aplicación del presente Reglamento. También presentará un proyecto de informe al Comité a que se refiere el artículo 5, para su examen.

Artículo 7

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente