

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

- 6947** Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022.

I

Tras la declaración por la Organización Mundial de la Salud de la pandemia internacional provocada por la COVID-19 el pasado 11 de marzo de 2020 y la rápida propagación de esta enfermedad, tanto en el ámbito nacional como internacional, los Estados miembros de la Unión Europea adoptaron con rapidez medidas coordinadas de emergencia para proteger la salud de la ciudadanía y evitar el colapso de la economía.

El Consejo Europeo del 21 de julio de 2020, consciente de la necesidad en este momento histórico de un esfuerzo sin precedentes y de un planteamiento innovador que impulsen la convergencia, la resiliencia y la transformación en la Unión Europea, acordó un paquete de medidas de gran alcance. Entre las medidas adoptadas, destaca la puesta en marcha el instrumento financiero NextGenerationEU, que permitirá a España movilizar un volumen de inversión sin precedentes. En este instrumento compuesto por varios mecanismos o fondos de financiación, destaca el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, con una dotación de 672.500 millones de euros de los que 312.500 están dispuesto para ayudas financieras no reembolsables.

En este contexto, el 7 de octubre de 2020, se aprobó el marco general del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, que traza la hoja de ruta para la modernización de la economía española. El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia es un proyecto de país, que requiere de la implicación de todos los agentes económicos y sociales, de todos los niveles de gobierno y del conjunto de los recursos de la administración pública. Los proyectos que constituyen el Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia (en adelante «PRTR»), permitirán la realización de reformas estructurales los próximos años, mediante cambios normativos e inversiones, y, por lo tanto, permitirán un cambio del modelo productivo para la recuperación de la economía tras la pandemia causada por la COVID-19 y además una transformación hacia una estructura más resiliente, que permita que nuestro modelo pueda enfrentar con éxito otras posibles crisis o desafíos en el futuro, e inclusiva, de especial relevancia, todo ello, para el interés público, social y económico.

El Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de abril de 2021, adoptó un Acuerdo por el que se aprueba el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Con anterioridad, el 12 de febrero de 2021, se aprobó el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, por el que a España le pueden corresponder hasta 69.500 millones de euros en ayudas financieras no reembolsables.

El PRTR está articulado a partir de cuatro ejes (transición ecológica, cohesión social y territorial, digitalización e igualdad de género), que se materializan en diez políticas palanca, que a su vez integran 30 componentes que articulan de forma coherente y complementaria las diferentes iniciativas tractoras prioritarias de reforma estructural, tanto de tipo regulatorio como de impulso a la inversión, para contribuir a alcanzar los objetivos generales del Plan.

Cada componente se centra en un reto u objetivo específico y recoge los diferentes Programas y sus correspondientes líneas de actuación: reformas e inversiones para el refuerzo del capital natural, tecnológico y humano, para aumentar la productividad y el crecimiento potencial generador de empleo.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante «MITMA») lidera 3 de los 30 componentes incluidos en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que España, dos de ellos relacionados con la movilidad y el transporte (componentes 1 y 6), donde se estructuran las inversiones y subvenciones al sector dirigidas a las comunidades autónomas, administraciones locales y empresas, y otro (componente 2) ligado a la política de Agenda Urbana y Vivienda.

En concreto, el componente 6, Movilidad sostenible, segura y conectada, incluye un conjunto de reformas e inversiones que responden principalmente a dos de los cuatro ejes trasversales del PRTR: transición ecológica y digitalización.

En 2018 el sector del transporte fue el responsable del 27 % de las emisiones nacionales de gases de efecto invernadero. De ellas, el transporte por carretera supone el 93 % del total de emisiones directas de gases de efecto invernadero generadas por el transporte. Por ello es necesario impulsar un transporte multimodal que contribuya a reducir los efectos medioambientales del transporte.

Por otra parte, el transporte también contribuye a los episodios de contaminación atmosférica y agrava sus efectos en la salud pública. Atendiendo al último informe anual de calidad del aire europeo publicado por la Agencia Europea de Medio Ambiente, hasta 6.800 muertes prematuras anuales en nuestro país son atribuibles al NO₂ y 23.000 a las partículas PM_{2,5}. Para atajar este grave problema de salud pública el componente 6 pretende abordar el reto de reequilibrar el reparto modal del transporte hacia modos más sostenibles.

Además, este componente responde a toda una serie de desafíos adicionales tales como la necesidad de mejorar las conexiones transfronterizas con Francia y Portugal y las conexiones con puertos y centros logísticos, el compromiso de completar los corredores europeos en España de acuerdo con la normativa comunitaria y la exigencia de trasladar al sector transporte los avances digitales y tecnológicos disponibles.

Así, el componente 6 tiene entre sus objetivos avanzar en el desarrollo de los corredores europeos como principales ejes vertebradores de nuestra movilidad y hacer nuestra red nacional de transporte más interoperable de acuerdo con los estándares europeos, dotándola de mayor capacidad donde es necesario y contribuyendo a reducir su huella de carbono mediante el impulso de modos de transporte más sostenibles desde el punto de vista medioambiental, a través del empleo de fuentes de energía más limpias; mejorar la logística y la intermodalidad mediante el desarrollo y/o modernización de terminales logísticas, puertos y accesos a los mismos; o fomentar la digitalización y sostenibilidad del transporte de mercancías, mediante un programa de apoyo que ubica entre sus potenciales beneficiarios a las empresas de transporte de mercancías para impulsar su digitalización, la descarbonización del transporte y el transporte ferroviario de mercancías en particular.

Las distintas medidas incluidas en el Componente 6 tienen características diferentes y requerirán del uso de distintos instrumentos y formas de gobernanza.

En concreto, el objeto de la presente orden ministerial es establecer las bases reguladoras y primera convocatoria para la concesión de subvenciones, mediante un procedimiento de concurrencia competitiva a empresas privadas y entidades públicas que desarrollen una actividad económica en el sector del transporte para mejorar la eficiencia del sistema de transporte mediante la digitalización e introducción de nuevas tecnologías en el sector, y el apoyo a los medios de transporte más sostenibles, en particular al ferrocarril, que se corresponden con la inversión 4 de la componente 6 (C6.I4), que queda sujeta al cumplimiento de los siguientes hitos, de conformidad con la

Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España (CID por sus siglas en inglés):

Hito número 99: cuarto trimestre de 2022. Publicación en el BOE de la concesión de 800.000.000 euros en el marco del programa de transporte sostenible y digital. Los criterios de selección garantizarán que al menos 63.500.000 euros contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 100 % y que al menos 210.000.000 euros lo hagan con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. A este hito contribuyen no sólo los proyectos de este programa, sino también las medidas 5 y 15 incluidas dentro de la inversión 4 de la componente 6 (C6.I4).

Hito número 100: cuarto trimestre de 2024. Inicio de las obras en todos los proyectos adjudicados en el cuarto trimestre de 2022 (hito 99) para promover el transporte sostenible y digital.

Hito número 101: segundo trimestre de 2026. Finalización de todos los proyectos adjudicados en el cuarto trimestre de 2022 (hito 99) para promover el transporte sostenible y digital. Respecto de las medidas 10 y 12, los criterios de elegibilidad asegurarán el cumplimiento de la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58, de 18 de febrero de 2021, p. 1), garantizando que la infraestructura permita en el momento de su construcción el suministro de gases renovables y bajos en carbono.

El cumplimiento de los citados hitos se comprobará de conformidad con los mecanismos de verificación y especificaciones adicionales establecidos en las disposiciones operativas entre la Comisión y España:

Hito número 99: Documento resumen que justifique debidamente cómo se ha cumplido el hito (incluyendo los elementos relevantes del hito, tal y como se enumeran en la descripción del hito y de la medida correspondiente en el anexo del CID). Este documento incluirá como anexo las siguientes pruebas documentales:

Una relación de la publicación de las adjudicaciones en el DO o en la Plataforma de Contratación Pública indicando para cada una de las adjudicaciones a) la referencia y el enlace del DO o de la Plataforma de Contratación Pública donde se ha publicado la adjudicación; b) el importe que se adjudica (sin IVA); c) extracto de los documentos oficiales correspondientes que contengan la evidencia de que la selección final de los proyectos se ajusta a las 15 áreas de proyectos; d) extracto de los documentos oficiales que contengan los criterios de selección utilizados para garantizar que se alcanzarán los importes que contribuyen a los objetivos de cambio climático especificados en la descripción de la medida, de conformidad con el Anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, será logrado; y e) extracto de los documentos oficiales que contienen los criterios de selección que aseguren el cumplimiento con la guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» según se especifica en el anexo del CID para las medidas 10 y 12.

Hito número 100: Documento resumen que justifique debidamente cómo se ha cumplido el hito (incluyendo los elementos relevantes del hito, tal y como se enumeran en la descripción del hito y de la medida correspondiente en el anexo del CID). Este documento incluirá como anexo la lista de proyectos, y para cada uno de ellos, la notificación oficial de comienzo de los trabajos.

Hito número 101: Documento resumen que justifique debidamente cómo se ha cumplido el hito (incluyendo los elementos relevantes del hito, tal y como se enumeran

en la descripción del hito y de la medida correspondiente en el anexo del CID). Este documento incluirá como anexo las siguientes pruebas documentales:

Una relación de los proyectos indicando para cada uno de ellos: a) un breve resumen; y b) una copia del certificado de ejecución que certifique la finalización formal de las acciones promulgadas de acuerdo con la legislación nacional.

Esta convocatoria será gestionada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

II

Este programa está basado en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (EMSSyC) y en la recomendación específica de país (CSR) «2019.3.3 Centrar la política económica de inversión en la mejora de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías». En efecto, el programa está enfocado, en colaboración con las empresas del sector, para su mejora en la digitalización, la descarbonización y eficiencia energética, y al aumento del transporte ferroviario de mercancías.

También está alineado con la estrategia europea de movilidad sostenible e inteligente publicada en diciembre de 2020 que incluye, como una de sus iniciativas emblemáticas, la ecologización del transporte de mercancías defendiendo, entre sus puntos clave:

- Que una parte considerable del 75 % del transporte interior que se realiza en la actualidad por carretera pase al ferrocarril y las vías navegables interiores.
- El marco existente para el transporte intermodal necesita una renovación sustancial y debe convertirse en una herramienta eficaz.
- La logística multimodal debe formar parte de esta transformación, dentro de las zonas urbanas y fuera de ellas.

En España, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada (C6R1) plantea en su Eje 6 «Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes» incrementar de forma efectiva el transporte ferroviario de mercancías que actualmente tiene en España cuotas significativamente inferiores a la media europea, así como impulsar una política de intermodalidad y velar por la transición justa para el sector transporte.

Estas inversiones se enmarcan en el panorama actual en el que la cuota del ferrocarril en la movilidad interna de mercancías (en t-km) en España, no llega al 5 %, alejada del 17 % de media europea, lo que sitúa a nuestro país a la cola de los países con una mínima tradición ferroviaria en Europa. El volumen de mercancías por ferrocarril se encuentra estancado en niveles inferiores a los 30 millones de toneladas anuales, todavía alejados de los registrados en los años previos a la crisis financiera de los años 2008/09.

Por otra parte, la inversión en digitalización da respuesta al Eje 5 «Movilidad inteligente» de la EMSSyC (C6R1) que desarrolla entre otras las siguientes líneas de actuación:

- Facilitación de la movilidad como servicio, datos abiertos y nuevas tecnologías para el análisis y optimización de la movilidad.
- Gestión inteligente de infraestructuras, terminales y estaciones.
- Automatización del transporte y la logística. Impulso a vehículos conectados y autónomos (automóvil, ferrocarril, buques) y a la utilización de Galileo en movilidad.
- Fomento de la I+D+i en movilidad.

El Eje 4 «Movilidad de bajas emisiones» de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada (C6R1) plantea el desarrollo de fuentes de energías alternativas

y sostenibles para el transporte (electrificación, hidrógeno, etc.), y el estímulo de los medios de transporte de bajas emisiones. Para ello, se centra en las siguientes medidas:

- Contratación pública ecológica de vehículos y servicios de transporte por carretera.
- Incentivos para la renovación del parque de vehículos de transporte por carretera.
- Renovación de la flota marítima y su equipamiento.
- Vehículos, maquinaria y equipos de bajas emisiones en las terminales aeroportuarias.
- Naves, vehículos, maquinaria y equipos de bajas emisiones en el entorno portuario.

Por último, a nivel europeo, en la estrategia de movilidad sostenible e inteligente, publicada en diciembre de 2020, de los diez ámbitos emblemáticos que aparecen definidos, el primero aboga por impulsar la adopción de vehículos de emisión cero, los combustibles renovables e hipocarbónicos y la infraestructura asociada.

Particularmente, establece que el transporte aéreo y el transporte marítimo plantean mayores retos de descarbonización de cara a las próximas décadas, como consecuencia de la falta de tecnologías de emisión cero listas para comercializarse, los largos ciclos de desarrollo y de vida de las aeronaves y los buques, la considerable inversión en equipos e infraestructuras de repostaje que se requiere y la competencia internacional en estos sectores.

Las subvenciones establecidas en esta orden ministerial se estructuran en seis líneas:

- a) Interoperabilidad en transporte ferroviario de mercancías.
- b) Fomento de la intermodalidad del transporte.
- c) Modernización de material ferroviario de mercancías.
- d) Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado.
- e) Sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo.
- f) Digitalización del transporte.

El objetivo de esta orden ministerial es convocar subvenciones en régimen de concurrencia competitiva, permitiendo a empresas privadas y entidades del sector público empresarial a presentar sus solicitudes que serán evaluadas en función de su impacto, calidad, madurez y relevancia. Para contribuir a los objetivos finales del PRTR y garantizar el efecto transformador en la economía con la mayor prontitud posible, las actividades a financiar deben ser lo suficientemente maduras y solventes técnica y financieramente como para que puedan estar efectivamente implantadas y en funcionamiento durante el periodo de vigencia del plan. Las actividades realizadas por los beneficiarios contribuirán a la transformación de la economía mediante la creación de empleo en España, con personal contratado y afiliado a la Seguridad Social en el territorio nacional.

III

Las subvenciones objeto de las presentes bases reguladoras se otorgarán de acuerdo con los principios de publicidad, transparencia, objetividad, igualdad y no discriminación, eficacia y eficiencia establecidos en el artículo 8.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y su Reglamento, aprobado por el Real Decreto 887/2006 de 21 de julio.

Esta orden se dicta en virtud de las competencias exclusivas que la Constitución Española atribuye al Estado en materia de obras públicas de interés general en el artículo 149.1, cláusula 24.^a, en materia de marina mercante, puertos de interés general y aeropuertos de interés general en el artículo 149.1, cláusula 20.^a, así como en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma establecida en el artículo 149.1, cláusula 21.^a

El presente programa de apoyo, como palanca para la transformación del sistema nacional de transporte, contempla proyectos de inversión financiables que se ubiquen o desarrollen en servicios e infraestructuras de competencia estatal. Esto es, en la red de carreteras del Estado, en los puertos de interés general, en la red ferroviaria de interés general, en los aeropuertos de interés general y en servicios de transporte que superen el ámbito territorial de la comunidad autónoma. El régimen jurídico de aplicación en materia competencial será el establecido por las cláusulas anteriormente citadas de la Constitución Española y la legislación específica.

Asimismo, la presente orden encuentra amparo en la competencia exclusiva del Estado que la Constitución Española, en el artículo 149.1, cláusula 13.^a, le otorga en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, en particular, la actividad económica relacionada con el sector del transporte.

Dentro de la competencia exclusiva del Estado sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, tienen cabida normas básicas y, asimismo, previsiones de acciones o medidas singulares que sean necesarias para alcanzar los fines propuestos dentro de la ordenación del sector (STC 117/1992, FJ 2). Entre estas acciones o medidas singulares se encuentra este programa de apoyo a proyectos relacionados con el transporte sostenible y digital en infraestructuras y servicios de competencia estatal que coadyuvarán al cumplimiento de los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la economía española de cambio del modelo productivo para la recuperación de la economía tras la pandemia causada por la COVID-19 y evolución hacia una estructura económica más resiliente que permita que nuestro modelo pueda enfrentar con éxito otras posibles crisis o desafíos en el futuro, e inclusiva, de especial relevancia, todo ello, para el interés público, social y económico.

Esta norma se adecúa a los principios de buena regulación a que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En este sentido, se garantizan los principios de necesidad y eficacia puesto que la norma resulta el instrumento más indicado para los intereses que se persiguen, siendo el principal, descarbonizar la economía, dar respuesta al cambio climático y reducir la contaminación atmosférica y el impacto social y económico de la actividad de transporte; el principio de proporcionalidad ya que contiene la regulación imprescindible para atender las necesidades que se pretenden cubrir; y el principio de seguridad jurídica ya que es coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea, asegurando su correcta incardinación con el resto de la regulación existente en la materia. Por lo demás, la norma es coherente con los principios de eficiencia, en tanto que garantiza que las subvenciones llegan de una manera ágil a todos los beneficiarios, incorporando en su seno la propia convocatoria y limitando las cargas administrativas a las imprescindibles, y de transparencia, al haberse garantizado una amplia participación en su elaboración.

Las medidas del presente programa de apoyo fueron consensuadas en la Conferencia Nacional de Transportes celebrada el 14 de mayo de 2021, con los representantes de todas las Comunidades Autónomas.

En tanto la financiación de estas subvenciones proviene de los fondos europeos Next GenerationEU, resulta de aplicación en su gestión lo establecido en el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

En su virtud, a propuesta de la Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, dispongo:

TÍTULO I

Bases reguladoras para la concesión de subvenciones

CAPÍTULO I

Objeto y régimen jurídico

Artículo 1. *Aprobación de bases reguladoras y convocatoria de subvenciones.*

1. Mediante esta orden ministerial se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones, en régimen de concurrencia competitiva, del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (en adelante, PRTR). También se aprueba la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022.

2. La convocatoria se incorpora a la presente orden ministerial de acuerdo con lo establecido en el artículo 61 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Artículo 2. *Objeto y ámbito de aplicación de la subvención.*

1. El programa de apoyo descrito en estas bases reguladoras tiene por objeto subvencionar aquellos proyectos de inversión (en adelante, «proyectos») que se integren en las siguientes líneas de actuación y en las medidas que se especificarán en la convocatoria, en cumplimiento de los objetivos específicos incluidos en la inversión 4 del componente 6 del PRTR:

- a) Interoperabilidad en transporte ferroviario de mercancías.
- b) Fomento de la intermodalidad del transporte.
- c) Modernización de material ferroviario de mercancías.
- d) Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado.
- e) Sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo.
- f) Digitalización del transporte.

La tipología de proyectos subvencionables conforme a estas líneas de actuación y medidas se detallará en la correspondiente convocatoria de subvenciones.

2. El ámbito de aplicación de las subvenciones se corresponde con las infraestructuras y servicios de competencia estatal, de conformidad con lo establecido en la Constitución Española y en la normativa sectorial vigente que sea de aplicación.

3. El otorgamiento de la subvención estará condicionado al cumplimiento de los hitos y objetivos que se establezcan para cada proyecto en la resolución de la convocatoria.

Artículo 3. *Régimen jurídico.*

1. Las subvenciones reguladas en la presente orden y los proyectos financiados se registrarán por las siguientes normas:

a) La Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, las restantes normas de derecho administrativo, y, en su defecto, las normas de derecho privado.

b) El Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, principalmente en lo relativo a las medidas de agilización de las subvenciones financiadas con fondos europeos establecidas en los artículos 48, 60 a 65 y a los instrumentos de colaboración público-privada para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia establecidos en los artículos 67 a 69.

c) El Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, (en adelante, RMRR).

d) El Acuerdo del Consejo de Ministros, de 27 de abril de 2021, por el que se aprueba el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, en particular, la inversión 4 del componente 6.

e) El Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados, así como la restante normativa de la Unión Europea en vigor en este ámbito.

f) El Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado.

g) El 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.

h) El Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles, y los actos delegados adoptados en virtud del mismo, así como el resto de la normativa medioambiental aplicable, en particular, las disposiciones mediante las cuales se transpone al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables. En todo caso, se respetarán los procedimientos de evaluación ambiental, cuando sean de aplicación, conforme a la legislación vigente, así como otras evaluaciones de repercusiones que pudieran resultar de aplicación en virtud de la legislación medioambiental.

i) La Comunicación de la Comisión Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (2021/C 58/01), (en adelante, Guía Técnica de la Comisión Europea).

j) La Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

k) La Orden HFP/1031/2021, de 29 de septiembre, por la que se establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las Entidades del Sector Público Estatal, Autonómico y Local para el seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable de las medidas de los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

l) La Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, en caso de que en la ejecución de las subvenciones se celebren contratos que deban someterse a esta Ley.

2. La concesión de las subvenciones reguladas en la presente orden estará supeditada a la aprobación de las mismas por la Comisión en lo relativo al cumplimiento del régimen de ayudas de Estado.

Artículo 4. Órganos competentes.

1. El órgano competente para la instrucción del procedimiento de concesión de las subvenciones objeto de la presente orden ministerial es la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante, órgano instructor). El órgano instructor verificará el cumplimiento de los requisitos de las solicitudes y será el encargado de realizar, de oficio, cuantas actuaciones se estimen necesarias para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales debe formularse la propuesta de resolución, conforme a lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

2. El órgano competente para la resolución del procedimiento de concesión de las subvenciones es la persona titular del departamento ministerial, sin perjuicio de las delegaciones existentes en la materia.

CAPÍTULO II**Características de los proyectos y beneficiarios****Artículo 5. Requisitos de los proyectos.**

1. Solo podrán obtener subvenciones los proyectos que cumplan todos estos requisitos:

a) Que se inicien después de que el beneficiario haya presentado una solicitud de subvención.

Se entenderá por inicio del proyecto la fecha del primer contrato formalizado o del primer compromiso en firme adquirido que haga la inversión irreversible o, en su defecto, del documento justificativo del primer gasto en el que se haya incurrido para la ejecución de las actividades objeto de la subvención.

b) Que cumplan con la normativa sectorial vigente que les sea de aplicación.

c) Que sean concretos, estén definidos y cuenten con un plan de implantación que garantice su finalización antes del 31 de diciembre de 2025, salvo que la convocatoria establezca otro plazo, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 16.3 en relación con la prórroga del plazo de ejecución y modificación de la resolución.

d) Que garanticen el pleno cumplimiento del principio de «no causar un perjuicio significativo» (en adelante, principio DNSH), de acuerdo con lo previsto en el PRTR, en el RMRR y en la Guía Técnica de la Comisión Europea, así como con lo requerido en la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España, en todas las fases del diseño y ejecución de los proyectos y de manera individual para cada actividad.

e) Que contribuyan a la consecución de los objetivos climáticos y de transición digital de la Unión de conformidad con los coeficientes asignados para cada tipo de intervención en los anexos VI y VII del RMRR, que se especificarán en la convocatoria.

f) Que incluyan un Análisis Coste-Beneficio que acredite un beneficio social neto positivo, en aquellos proyectos que se establezca en la convocatoria.

g) Que cumplan con los criterios específicos de elegibilidad establecidos en la convocatoria.

2. No podrán obtener subvenciones los proyectos en los que concurra alguna de estas circunstancias:

a) Los que incluyan exclusivamente estudios o trabajos de consultoría o ingeniería. No obstante, estas actividades sí podrán recibir financiación siempre y cuando se desarrollen en el marco de un proyecto que incluya, como una parte necesaria de la misma, estudios o trabajos de consultoría e ingeniería.

b) Los que causen un perjuicio significativo a alguno de los objetivos medioambientales conforme a lo establecido en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852.

En ningún caso podrán financiarse las siguientes actividades:

- i. Actividades relacionadas con los combustibles fósiles, salvo en los casos debidamente justificados conforme con la Guía Técnica de la Comisión Europea.
- ii. Actividades cubiertas por el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE) en las cuales se prevean emisiones equivalentes de CO₂ que no sean sustancialmente inferiores a los parámetros de referencia establecidos para la asignación gratuita de derechos.
- iii. Compensación de costes indirectos del sistema de comercio de derechos de emisión.
- iv. Actividades relacionadas con vertederos de residuos, incineradoras y plantas de tratamiento biológico mecánico que impliquen un aumento de su capacidad o de su vida útil.
- v. Actividades en las que la eliminación de desechos puede causar perjuicios a largo plazo al medio ambiente.
- vi. Actividades que, por su propia naturaleza y características, afecten de forma significativa a uno o varios de los 6 objetivos medioambientales del principio DNSH establecidos en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852 (mitigación del cambio climático, adaptación al cambio climático, uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, economía circular, prevención y control de la contaminación, protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas).

3. Los proyectos presentados que no se adecúen a los criterios de este artículo, así como a la tipología de proyectos subvencionables que se detalle en la correspondiente convocatoria, no serán elegibles.

Artículo 6. *Beneficiarios.*

1. Podrán ser beneficiarios:

a) Todas aquellas personas jurídicas privadas o entidades del sector público empresarial de las reconocidas en el artículo 3 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, que tengan su domicilio fiscal en España, o dispongan de una residencia fiscal o un establecimiento permanente en territorio español de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes.

b) Las agrupaciones de personas jurídicas encuadradas en el epígrafe a) del presente apartado que se constituyan conforme a lo dispuesto en el artículo 11.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en el artículo 67 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia podrán presentar solicitudes, teniendo todos los miembros de la agrupación la consideración de beneficiarios.

2. En el caso de que la solicitud vaya a ser presentada por una agrupación, tal y como establece el artículo 67.2 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, todos los miembros de esta deberán suscribir, con carácter previo a la formulación de la solicitud, un acuerdo interno de agrupación que regule su funcionamiento, sin que sea necesario que se constituyan en forma jurídica alguna para ello. El acuerdo de agrupación debería incluir al menos los siguientes aspectos:

i. Compromisos de ejecución de actividades asumidos por cada miembro de la agrupación.

ii. Presupuesto correspondiente a las actividades asumidas por cada miembro de la agrupación, e importe de la subvención a aplicar en cada caso.

iii. Representante o apoderado único de la agrupación, con poderes bastantes para cumplir las obligaciones que, como beneficiario, corresponden a la agrupación.

iv. Organización interna de la agrupación, plan de contingencias y disposiciones para la resolución de litigios internos.

v. Acuerdos sobre responsabilidad, indemnización y confidencialidad entre los participantes.

vi. Propiedad de los resultados.

vii. Protección legal de los resultados, y, en su caso, de la propiedad industrial resultante. Deberá recoger una previsión mínima de cesión de derechos de uso no exclusivo en beneficio de la administración pública española, por una duración acorde con la regulación de la propiedad intelectual o industrial, según el caso.

viii. Normas de difusión, utilización, y derechos de acceso a los resultados de la actividad subvencionada.

3. Tal y como establece el artículo 67.4 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, todos los miembros de la agrupación tendrán la consideración de beneficiarios de la subvención, y serán responsables solidariamente respecto del conjunto de actividades subvencionadas a desarrollar por la agrupación, incluyendo la obligación de justificar, el deber de reintegro o de reembolso de cuotas de préstamos, y las responsabilidades por infracciones.

4. De acuerdo con el artículo 11.3 de la Ley 38/2003, de 18 de noviembre, deberá nombrarse un representante o apoderado único de la agrupación, con poderes bastantes para cumplir las obligaciones que, como beneficiario, corresponden a la agrupación.

El miembro de la agrupación que actúe como representante de la misma asumirá, al menos, las siguientes funciones:

- Firmar en nombre de la agrupación la solicitud de la subvención, que deberá diferenciar los compromisos de ejecución de cada miembro de la agrupación, el importe de la subvención a aplicar a cada uno de ellos, así como las actividades y el presupuesto correspondiente a cada uno.

- Actuar como interlocutor único entre la agrupación y el órgano concedente.

- Recabar de cada miembro toda la información exigible o requerida por el órgano concedente, y en particular la relativa a la justificación de la subvención.

- En caso de solicitar el pago anticipado, constituir a título individual la garantía por la totalidad del crédito anticipado a la agrupación.

- Recibir el pago de la subvención, y distribuirla entre los miembros de la agrupación, de acuerdo con el grado de participación de cada uno en la misma.

5. De acuerdo con lo establecido en el artículo 67.3 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, el acuerdo de agrupación que establezcan los miembros de la misma podrá condicionarse a ser declarado beneficiario de la subvención por resolución de concesión definitiva.

6. Asimismo, los beneficiarios deberán acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) No estar incurso en ninguna de las prohibiciones previstas en el artículo 13.2 y 13.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. El cumplimiento de los requisitos del apartado 13.2.e) se acreditará mediante los correspondientes certificados administrativos expedidos por los órganos competentes. La presentación de solicitudes conllevará la autorización del solicitante para que el órgano concedente pueda obtener de forma directa dichos certificados de manera telemática, en su caso. No obstante, el solicitante podrá denegar expresamente el consentimiento, debiendo aportar entonces las certificaciones correspondientes.

b) No tratarse de sociedades civiles, comunidades de bienes o cualquier otro tipo de unidad económica o patrimonio separado que carezca de personalidad jurídica.

c) No estar sujetos a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión Europea que haya declarado una subvención ilegal e incompatible con el mercado común.

d) No tener la consideración de empresa en crisis conforme a lo dispuesto en el artículo 2.18 del Reglamento (UE) n.º 651/2014, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, y conforme a la definición establecida en las Directrices Comunitarias sobre Ayudas Estatales de Salvamento y de Reestructuración de Empresas no financieras en Crisis (2014/C 249/01).

e) Contar con la capacidad financiera y recursos suficientes para mantener su actividad a lo largo del periodo para el cual la subvención es otorgada. El análisis de dicha capacidad se basará en indicadores financieros neutrales, pero también tendrá en cuenta otros aspectos, como la dependencia de la financiación del programa y el déficit y los ingresos de años anteriores.

f) Contar con la capacidad operativa y técnica necesarias para completar el proyecto para el que se solicita la subvención. Esta capacidad se evaluará en base a la competencia y experiencia de los solicitantes y sus equipos de proyecto, incluidos los recursos operativos (humanos, técnicos y otros).

g) Cumplir con los requisitos adicionales que se establezcan para cada medida en la convocatoria.

7. La documentación necesaria para acreditar el cumplimiento de los requisitos recogidos en este artículo se establecerá en cada convocatoria.

8. Se suspenderá la concesión y/o el pago de toda subvención en el marco del presente programa de apoyo a toda entidad que se haya beneficiado de una ayuda ilegal anterior declarada incompatible por una Decisión de la Comisión (ya sea con respecto a una ayuda individual o a un régimen de ayudas) hasta que la entidad en cuestión haya reembolsado o ingresado en una cuenta bloqueada el importe total de la ayuda ilegal e incompatible y los correspondientes intereses de recuperación.

CAPÍTULO III

Presupuesto, financiación y cuantía de las subvenciones

Artículo 7. Presupuesto y financiación.

1. El presupuesto será establecido en la correspondiente convocatoria, que será publicada en la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS), junto con un extracto de la misma que será publicado en el «Boletín Oficial del Estado», en los términos previstos en el artículo 20 de la Ley 38/2003 de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo, por el que se regula la Base de Datos Nacional de Subvenciones y la publicidad de las subvenciones y demás ayudas públicas.

2. Las subvenciones serán financiadas por la Unión Europea-NextGenerationEU con fondos procedentes del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, establecido por el Reglamento (UE) 2021/241, según está previsto en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y en los Presupuestos Generales del Estado. De conformidad con lo establecido en el artículo 37 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, la financiación está vinculada al cumplimiento de los objetivos previstos en el PRTR, así como a la estimación de costes vinculada a los mismos. A estos efectos, se reconoce la plena aplicación de los mecanismos de gestión y control incluidos en el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, así como las exigencias específicas relativas a la información y publicidad y criterios de selección cuya aplicación sea de obligado cumplimiento.

3. El cumplimiento de dichos mecanismos deberá ser verificado por el órgano concedente como organismo designado responsable de la gestión de la convocatoria, y por la Intervención General del Estado como organismo designado responsable del control del otorgamiento y utilización de estos fondos.

4. Los beneficiarios podrán financiar hasta el 100 % de la inversión de los proyectos a través de la línea y programa de financiación «ICO-MITMA Movilidad sostenible» acordados entre el MITMA y el Instituto de Crédito Oficial (ICO), en los términos y condiciones que se establezcan en el convenio que tienen previsto firmar entre ellos. En cualquier caso, las subvenciones dinerarias aparecerían vinculadas al préstamo concedido y operarán como amortización anticipada del mismo, salvo que la correspondiente convocatoria establezca otras condiciones. En el caso de haber recibido un pago anticipado según se establece en el artículo 18 de la presente orden ministerial, los beneficiarios podrían optar por obtener financiación para el resto de la inversión.

5. Las subvenciones reguladas en la presente orden constituyen una ayuda de estado en los términos previstos en el artículo 107.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), estando sujetas a los regímenes de compatibilidad establecidos en el artículo 93 del TFUE para las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes y en las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias aprobadas por la Comunicación de la Comisión (2008/C 184/07), en el artículo 107.3.c) del TFUE, y en los artículos 25, 36, 36 bis y 56 del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado.

Artículo 8. *Cuantía de las subvenciones.*

1. La cuantía total máxima a conceder, así como su distribución por anualidades dentro de los límites fijados por el artículo 47 de la Ley 47/2003 General Presupuestaria, se establecerán en la correspondiente convocatoria.

2. Están permitidos los ajustes de crédito entre medidas de una misma línea de actuación de este programa de apoyo.

3. Los remanentes de los créditos asignados a una medida, podrán ser transferidos, en su caso, a otras medidas de la misma línea de actuación que, por su demanda, presenten insuficiencia de crédito.

4. Las subvenciones otorgadas se instrumentarán como entrega dineraria sin contraprestación de un porcentaje de las inversiones subvencionables o, en su caso, de un importe cierto, de conformidad con lo establecido en la correspondiente convocatoria.

5. Conforme al artículo 34 de la Ley General de Subvenciones y a lo establecido en el artículo 18 de estas bases, podrán realizarse pagos anticipados.

6. Si tras la liquidación final resultase que la cantidad otorgada al beneficiario fuera excesiva o indebida, éste deberá reintegrar el importe que corresponda conforme a lo establecido en el artículo 23 de la presente orden ministerial.

7. El importe de las subvenciones en ningún caso podrá ser de tal cuantía que, aisladamente o en concurrencia con otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos, supere el coste de la actividad subvencionada.

8. El importe de subvención del proyecto no podrá ser superior a la cuantía total máxima establecida para la medida en la que se enmarque, de acuerdo con las especificaciones establecidas en la convocatoria.

9. Los costes objeto de subvención no incorporarán el importe correspondiente a los impuestos indirectos.

CAPÍTULO IV

Procedimiento de concesiónArtículo 9. *Principios generales.*

1. El procedimiento de concesión de las subvenciones se ajustará a los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, igualdad y no discriminación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

2. Las subvenciones objeto de las presentes bases reguladoras se otorgarán en régimen de concurrencia competitiva.

Artículo 10. *Solicitudes.*

1. Plazo de presentación: El plazo de presentación de solicitudes será de cuarenta (40) días hábiles contados a partir del día siguiente a la fecha de publicación de la convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado», salvo que en esta se establezca otro plazo.

2. Número de solicitudes: Un mismo solicitante podrá presentar varios proyectos subvencionables. En ningún caso podrá presentar en la misma solicitud proyectos que se integren en diferentes medidas, en cuyo caso deberá presentar varias solicitudes, una para cada proyecto.

3. Forma de presentación: De acuerdo con lo establecido en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y en el artículo 35 del Real Decreto-ley 36/2020, la presentación y tramitación de solicitudes, así como de la documentación que les sea requerida en cualquier otro trámite del procedimiento, se realizará por vía telemática a través de la sede electrónica del MITMA, dentro del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, utilizando los formularios y modelos específicos de documentos establecidos disponibles en la misma, salvo que se indique otra vía en la correspondiente convocatoria. La solicitud y la documentación adjunta, de acuerdo con el artículo 15 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, deberán presentarse en lengua castellana y deberán estar firmadas electrónicamente, por un representante legal debidamente acreditado, mediante un sistema de identificación y firma electrónica que cumpla los requisitos establecidos en los artículos 9 y 10 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. Contenido de la solicitud: La solicitud deberá incluir este contenido mínimo:

a) Formulario de solicitud con la información administrativa de los solicitantes, así como con información técnica y económica para llevar a cabo la evaluación y clasificación de la solicitud, en los términos establecidos en la convocatoria.

b) Documentación acreditativa de la capacidad de representación de la persona firmante de la solicitud. La representación podrá acreditarse mediante cualquier medio válido en Derecho que deje constancia fidedigna de su existencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 5.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En cualquiera de los casos, deberá aparecer el firmante de la solicitud de subvención como representante de la entidad solicitante.

c) Tarjeta de identificación fiscal (NIF).

d) Certificado de inscripción en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria o en el censo equivalente de la Administración Tributaria Foral, o en el censo, inventario o registro correspondiente en función de la naturaleza jurídica de la entidad solicitante, que debe reflejar la actividad económica efectivamente desarrollada a la fecha de solicitud de la subvención. La presentación de la solicitud de subvención conllevará la autorización del solicitante para que el órgano concedente obtenga de forma directa la acreditación de la inscripción en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia

Estatual de Administración Tributaria, a través de certificados telemáticos, en cuyo caso el solicitante no deberá aportar las correspondientes certificaciones.

No obstante, el solicitante podrá denegar expresamente el consentimiento, debiendo aportar entonces las certificaciones correspondientes.

e) Declaración responsable que acredite el cumplimiento de las condiciones y los requisitos establecidos en las bases reguladoras y en la convocatoria para la obtención de la subvención, sin perjuicio de la posibilidad del órgano competente de consultar los sistemas de información para verificar el cumplimiento de las condiciones de los beneficiarios de la subvención. Dicha comprobación podrá realizarse con anterioridad o posterioridad a la concesión de la subvención y, en caso de detectarse el incumplimiento de alguna condición, procederá la denegación de la subvención o la exigencia de reintegro.

f) Aceptación de la cesión de datos entre las Administraciones Públicas implicadas para dar cumplimiento a lo previsto en la normativa europea que es de aplicación y de conformidad con la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

g) Declaración responsable relativa al compromiso de cumplimiento de los principios transversales establecidos en el PRTR.

h) Cumplimentación de una declaración de ausencia de conflicto de intereses (DACI).

Sin perjuicio de lo anterior, cualquier documentación o información adicional que sea necesaria para cumplir lo establecido en las bases y en la convocatoria podrá ser aportada por el solicitante o requerida por el órgano instructor.

5. Registro: Una vez cursada la solicitud de la subvención, la sede electrónica del MITMA facilitará un comprobante de la fecha y hora de registro de ésta, así como el número de expediente asignado, entendiéndose en ese momento formulada y registrada, con carácter definitivo, a todos los efectos.

6. Subsanación: Si se detectaran defectos u omisiones subsanables o que se necesitara información complementaria, se requerirá al solicitante, mediante notificación dirigida al correo electrónico de contacto designado en la solicitud, para que, en un plazo máximo de cinco (5) días, subsane las faltas o acompañe los documentos necesarios, indicándole que si no lo hiciese se le tendrá por desistido de su solicitud, conforme al artículo 23.5 de la Ley General de Subvenciones.

7. Clasificación. Una vez finalizado el periodo de subsanación, se clasificarán las solicitudes admitidas, para su análisis y evaluación por el órgano instructor.

Los requisitos establecidos en este artículo se considerarán criterios de admisibilidad.

8. Guía para los solicitantes: Está prevista la elaboración de una guía de ayuda a los solicitantes, que estará disponible en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

Artículo 11. *Evaluación de solicitudes.*

1. Reglas generales.

a) La evaluación y selección de las solicitudes se realizará en régimen de concurrencia competitiva conforme a la documentación aportada por el solicitante.

b) Todas las personas que intervengan en el procedimiento de selección de los beneficiarios, o en los procedimientos de verificación del cumplimiento de las condiciones, cumplimentarán previamente una declaración de ausencia de conflicto de intereses (DACI). En el caso de los órganos colegiados, dicha declaración podrá realizarse al inicio de la correspondiente reunión por todos los intervinientes en la misma, reflejándose en el acta.

En caso de que alguna de estas personas considere que está incurriendo en un conflicto de intereses en el ejercicio de sus funciones y competencias, deberá

abstenerse de tomar ninguna decisión y abandonar el procedimiento. La abstención se realizará por escrito y se notificará a su superior inmediato o al órgano que lo designó, quien resolverá lo procedente. Cuando considere que existe un conflicto de intereses, acordará su sustitución por otra persona.

Aquellas personas o entidades que tengan conocimiento de un posible conflicto de interés deberán ponerlo inmediatamente en conocimiento del órgano concedente.

c) No se admitirán mejoras de la solicitud una vez cerrado el plazo de presentación de solicitudes. No obstante, el órgano instructor podrá requerir cuantas aclaraciones estime oportunas sobre aspectos de la solicitud que no supongan reformulación ni mejora de ésta.

2. Órgano instructor y Comité Técnico de Valoración: El órgano instructor, para la evaluación y selección técnica de las solicitudes, estará asistido de un Comité Técnico de Valoración que tendrá la siguiente composición:

a) Presidente: Un funcionario de MITMA con rango de Subdirector General o asimilado a propuesta de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

b) Vocales:

i. Un representante propuesto por la Secretaría General de Transportes y Movilidad (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana –MITMA–).

ii. Un representante propuesto por la Secretaría General de Infraestructuras (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana –MITMA–).

iii. Dos representantes propuestos por la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

c) El secretario, con voz, pero sin voto, que será un funcionario del (MITMA)

Podrán asistir a las reuniones de dicho Comité, con voz, pero sin voto, todas las personas que sean convocadas por su presidente, en calidad de expertos en las materias incluidas en el orden del día.

3. Selección de actividades admisibles. Una vez cerrado el plazo de presentación de solicitudes, el Comité Técnico de Valoración realizará una verificación documental según los criterios de admisibilidad establecidos en el artículo 10 de esta orden ministerial.

4. Evaluación de beneficiarios. El Comité Técnico de Valoración realizará una evaluación en la que se verificará el cumplimiento de las condiciones impuestas en el artículo 6 de la presente orden ministerial para adquirir la condición de beneficiario de la subvención.

5. Selección de actividades elegibles. El Comité Técnico de Valoración realizará un análisis de elegibilidad, para comprobar que las actividades se ajustan a los requisitos de elegibilidad establecidos en el artículo 5 de esta orden ministerial.

6. Evaluación de actividades elegidas.

a) Informe provisional de evaluación: Las solicitudes que hayan superado el análisis previo de elegibilidad serán evaluadas por el Comité Técnico de Valoración, que elaborará un informe provisional con el resultado de dicho análisis y la propuesta provisional de adjudicación de las subvenciones.

Para emitir su informe provisional, el Comité Técnico de Valoración se podrá apoyar en la evaluación técnica realizada por evaluadores independientes.

b) Propuesta de resolución provisional: El órgano instructor, a la vista del expediente y de la correspondiente propuesta que le eleve el Comité Técnico de

Valoración, formulará la propuesta de resolución provisional de concesión de subvenciones debidamente motivada, que incluirá al menos esta información:

i. La relación de las solicitudes para las que se propone la concesión de la subvención, incluyendo:

- 1) NIF del beneficiario.
- 2) Título del proyecto.
- 3) Localización donde se realizará la actividad.
- 4) Importe de la inversión prevista y la subvención total propuesta, expresado en euros.
- 5) Puntuación obtenida.

c) Publicación: La propuesta de resolución provisional de concesión de subvenciones será publicada en el Portal de Ayudas de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Asimismo, un extracto de dicha resolución será publicado en el «Boletín Oficial del Estado» y surtirá los efectos de la notificación, conforme al artículo 45 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Esta propuesta de resolución provisional no supone para los solicitantes el reconocimiento o la pérdida de ningún derecho a la obtención de las subvenciones.

d) Alegaciones: En el plazo de cinco (5) días a contar desde el siguiente al de publicación en el BOE del extracto de la propuesta de resolución provisional del órgano instructor, los solicitantes podrán formular las alegaciones que estimen convenientes, ante la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Si en el trámite de alegaciones algún solicitante renunciara a la subvención propuesta provisionalmente, se podrá incluir en la propuesta de resolución definitiva la siguiente solicitud no estimada por agotamiento de crédito, según el orden de prelación establecido por el órgano Instructor, en caso de liberarse crédito suficiente. Esta nueva asignación será notificada al solicitante o solicitantes afectados.

e) Informe definitivo de evaluación: Las alegaciones y documentación presentadas serán examinadas por el Comité Técnico de Valoración que emitirá un informe definitivo de evaluación que analizará las alegaciones, y, en su caso, podrá reordenar la clasificación de las solicitudes admitidas y formular una nueva propuesta al órgano instructor. Con base en esta propuesta, el órgano instructor elevará una propuesta de resolución definitiva al órgano concedente..

Artículo 12. *Criterios de valoración.*

1. Se establecerá un orden de prelación ordenado de mayor a menor que se determinará en función de la suma de los puntos obtenidos en cada uno de los criterios que se establecen en este artículo.

2. La evaluación se realizará exclusivamente sobre la información aportada por el solicitante en la fase de admisión de solicitudes.

3. La evaluación se realizará basándose en los criterios que se especifican en este artículo. En los casos en los que se establezcan umbrales de puntuación, será necesario superarlos para poder optar a financiación. En ningún caso se podrá conceder financiación a aquellos proyectos cuya puntuación, en los correspondientes criterios, no supere los referidos umbrales.

4. En los casos de solicitudes con igualdad de puntuación se priorizarán las que obtengan mayor puntuación en la Relevancia Global valorada por el Comité Técnico de Valoración. En caso de que persista la situación de igualdad de puntuación se valorarán las puntuaciones de los criterios de madurez, impacto y calidad en este orden.

5. Para la evaluación de los criterios especificados en este artículo, los solicitantes presentarán una memoria técnica y financiera que contendrá al menos una descripción general del proyecto objeto de la subvención, incluyendo sus principales necesidades, objetivos, alcance y planificación de las actividades en las que se descompone. En la

convocatoria se determinará el detalle y, en su caso, la documentación necesaria para acreditar el cumplimiento de cada criterio.

6. Las solicitudes a las diferentes líneas de actuación comprendidas en esta orden se valorarán de acuerdo con los criterios desarrollados en los siguientes apartados, que podrán subdividirse en subcriterios en las convocatorias, debiendo, en todo caso, indicarse en las convocatorias las puntuaciones otorgadas a dichos subcriterios.

7. Primera fase: La valoración de las solicitudes tendrá lugar sobre un total de 75 puntos y se realizará con base en los siguientes criterios:

a) Madurez (25 puntos): Este criterio se refiere al estado de preparación de la propuesta y a la disposición a iniciar la ejecución de las actividades y concluir las de manera exitosa. Esto se determinará por la capacidad del proponente de iniciar la actividad de manera temprana, y su capacidad para concluir el proyecto con anterioridad a la fecha límite de este programa. Se valorarán positivamente aquellas propuestas que hayan avanzado en el cierre financiero con entidades terceras.

b) Impacto (25 puntos): Este criterio evaluará el impacto en el sector de la inversión y el efecto tractor. Por ello, se analizarán el tamaño del proyecto, los resultados operativos de los proponentes en el ejercicio anterior, el efecto tractor de la inversión valorando la necesidad de la subvención para acometer las actividades señaladas. Por último, se evaluará la igualdad de género.

c) Calidad (25 puntos): Este criterio se refiere a la solidez y calidad del proyecto. Esto se determinará por la claridad de la propuesta presentada, la coherencia entre las actividades, los recursos previstos y la idoneidad de los procesos de gestión. Con arreglo a este criterio, se evaluará la solidez de la propuesta, el programa de trabajos y el cronograma. Asimismo, se valorará en este apartado la aceptación social y difusión pública.

8. Las solicitudes que no hayan obtenido un mínimo de 15 puntos (tres quintas partes de la puntuación máxima asignada) en cada uno de los tres criterios especificados anteriormente no superarán la primera fase de la evaluación y no serán subvencionables.

9. Segunda fase: las solicitudes que superen la primera fase serán objeto de una segunda fase en la que se valorará la solicitud completa sobre el criterio de Relevancia global del proyecto atendiendo al conjunto de las solicitudes presentadas. Este criterio tendrá un valor máximo de 25 puntos, que se asignarán con base en estos subcriterios:

i. Contribución de la propuesta al desarrollo del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, a los objetivos de la convocatoria y a la estrategia de movilidad a nivel país.

ii. Complementariedad de la propuesta con otros proyectos financiados por el Plan, con vistas a optimizar el impacto de las inversiones a nivel nacional, garantizando el equilibrio territorial.

iii. Integración de la propuesta en la Red Transeuropea de Transporte.

10. Puntuación global: cada solicitud subvencionable que cumpla los requisitos de elegibilidad y, por tanto, que no haya sido rechazada en la primera fase de valoración, podrá tener una puntuación máxima de 100 puntos, sumando la puntuación obtenida en las fases 1 y 2. Las solicitudes se ordenarán de mayor a menor puntuación, con base en la puntuación global obtenida como suma de ambas fases. Se propondrá el otorgamiento de las subvenciones a las solicitudes que ocupen los primeros lugares en la relación así elaborada hasta agotar el presupuesto.

11. El Comité Técnico de Valoración irá asignando subvenciones a cada solicitud, en orden de mayor a menor puntuación obtenida por cada una, hasta que el remanente a asignar sea inferior al presupuesto de subvención solicitado o termine la relación de solicitudes.

12. El Comité Técnico de Valoración podrá elaborar una lista de reserva con aquellas propuestas a las que no se les haya asignado subvención. El órgano competente podrá decidir financiar proyectos de esta lista de reserva, según el orden de clasificación, en caso de que haya más presupuesto disponible dentro de la dotación respectiva. La lista de reserva será válida hasta el 31 de diciembre de 2025.

13. El Comité Técnico de Valoración elaborará su Informe definitivo de evaluación y la propuesta de adjudicación teniendo en cuenta las valoraciones obtenidas y el propósito de maximizar el cumplimiento de los objetivos del PRTR y la utilización óptima del crédito disponible.

Artículo 13. *Resolución de solicitudes.*

1. La persona titular del departamento ministerial, sin perjuicio de las delegaciones existentes en la materia, resolverá el procedimiento mediante resolución que pondrá fin a la vía administrativa.

2. De conformidad con lo previsto en los artículos 10 y 25 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, la resolución deberá dictarse y notificarse en un plazo máximo de seis (6) meses desde la publicación en el BOE de la convocatoria correspondiente.

3. La resolución se notificará a los interesados, mediante la publicación de un extracto en el «Boletín Oficial del Estado», surtiendo dicha publicación los efectos de la notificación, y de su contenido íntegro en la sede electrónica del Portal de Ayudas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de diez (10) días, a partir de la fecha en que haya sido dictada, y en los términos establecidos en el artículo 45 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, sin perjuicio de la remisión de la información correspondiente a la Base de Datos Nacional de Subvenciones.

4. El vencimiento del plazo máximo sin haberse notificado la resolución, legitima a los interesados para entender desestimada, por silencio administrativo, la solicitud de concesión de la subvención.

5. La resolución definitiva, deberá incluir los siguientes términos:

a) La relación de solicitudes presentadas
b) La relación de solicitudes admitidas
c) La relación de las solicitudes para las que se propone la concesión de la subvención, incluyendo: Entidad beneficiaria; Título del proyecto; Localización del proyecto; Importe de la subvención total concedida (expresado en euros); Puntuación obtenida.

d) Condiciones y términos de concesión de la subvención, incluyendo:

i. Plazo máximo de realización de las actividades;
ii. Justificación de la realización del proyecto;
iii. Información, comunicación y publicidad.
iv. Pagos que se realizarán; plazos, requisitos y documentación a presentar para poder recibir los pagos previstos.
v. Objetivos, hitos de funcionalidad e indicadores de justificación de las subvenciones.

e) La relación de solicitudes inadmitidas y los motivos de la inadmisión.

f) Recursos que se pueden presentar contra la resolución.

g) De acuerdo con el artículo 11.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, cuando se trate de agrupaciones de personas jurídicas, públicas o privadas, se harán constar expresamente los compromisos de ejecución asumidos por cada miembro de la agrupación, así como el importe de subvención a aplicar por cada uno de ellos, que tendrán igualmente la consideración de beneficiarios.

6. Contra la resolución por la que se resuelva el procedimiento de concesión, que pondrá fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en los términos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción

contencioso-administrativa, sin perjuicio de la posibilidad de interponer con carácter previo recurso potestativo de reposición de acuerdo con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre de 2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

CAPÍTULO V

Ejecución

Artículo 14. *Obligaciones del beneficiario.*

1. Los beneficiarios deberán cumplir, en particular, estas obligaciones:

a) Las recogidas en el artículo 14 de la Ley General de Subvenciones, así como las obligaciones específicamente contenidas en la convocatoria de subvenciones correspondiente, y las que figuren en la resolución de concesión de las subvenciones y en las instrucciones específicas que comunique el órgano concedente en materia de ejecución, seguimiento, pago de las subvenciones, información y publicidad, justificación y control del gasto.

b) Comunicar de inmediato al órgano concedente cualquier modificación de las condiciones inicialmente informadas en la solicitud en relación con el cumplimiento de las obligaciones del beneficiario citadas en el apartado 1 del presente artículo. La falta de comunicación de estas modificaciones podrá ser causa suficiente para la revocación de la subvención.

c) Respetar el pleno cumplimiento del principio de «no causar un perjuicio significativo» (principio DNSH) y el etiquetado climático y digital, de acuerdo con lo previsto en el PRTR, en el RMRR y su normativa de desarrollo, en particular, la Guía Técnica de la Comisión Europea, así como con lo requerido en la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España, en todas las fases del diseño y ejecución de los proyectos y de manera individual para cada actividad.

d) Contribuir al objetivo de autonomía estratégica y digital de la Unión Europea, así como garantizar la seguridad de la cadena de suministro teniendo en cuenta el contexto internacional y la disponibilidad de cualquier componente o subsistema tecnológico sensible que pueda formar parte de la solución, mediante la adquisición de equipos, componentes, integraciones de sistemas y software asociado a proveedores ubicados en la Unión Europea.

e) Asegurarse de que los gastos declarados son conformes, en su caso, con la normativa reguladora de fondos comunitarios, con las normas aplicables de ayudas de Estado, y que no existe doble financiación del gasto con otros regímenes de ayudas nacionales o de la Unión Europea, informando sobre cualesquiera otros fondos que hayan contribuido también a la financiación de los mismos costes.

f) Facilitar las comprobaciones encaminadas a garantizar la correcta realización del proyecto objeto de la misma.

g) Someterse a las actuaciones de comprobación a efectuar por MITMA o cualquier otro organismo en el ejercicio de sus funciones de fiscalización y control del destino de las subvenciones, a los efectos del seguimiento y control de las actividades financiadas.

h) Mantener un sistema de contabilidad separado para todas las transacciones relacionadas con el proyecto financiado o, al menos, contará con una codificación contable adecuada que permita identificar claramente dichas transacciones. Los beneficiarios deberán disponer de los libros contables, registros diligenciados y demás documentos justificativos en los términos exigidos por la legislación aplicable al beneficiario, así como las facturas y demás justificantes de gasto de valor probatorio equivalente y los correspondientes justificantes de pago, y cualquier otra documentación relevante para acreditar correctamente el desarrollo de las actividades del proyecto subvencionable de acuerdo con lo descrito en la correspondiente convocatoria.

i) Conservar los documentos justificativos de la subvención de conformidad con los plazos y formatos indicados en el artículo 132 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión (en adelante, el Reglamento Financiero).

j) Autorizar expresamente a la Comisión, a la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), al Tribunal de Cuentas y, cuando proceda, a la Fiscalía Europea a ejercitar los derechos que les reconoce el artículo 129, apartado 1, del Reglamento Financiero. La concesión de la subvención está condicionada a la presentación de dicha autorización por escrito.

k) Una vez recibida la subvención, declararla como un ingreso percibido.

l) Aportar la financiación propia que, atendiendo a las características específicas de la subvención, pueda la convocatoria exigir al beneficiario, para cubrir la actividad financiada y garantizar la capacidad económica y financiera.

m) Cumplir con los requisitos de difusión y publicidad establecidos en las presentes bases, y en particular en el artículo 26 de la presente orden ministerial, conforme a lo establecido en el artículo 18.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y con los deberes de información, comunicación y visibilidad que correspondan al beneficiario conforme a lo establecido en el artículo 34.2 del RMRR, y en el artículo 50 del Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021.

n) En el supuesto de adquisición, construcción, rehabilitación y mejora de bienes inventariables, destinar los bienes al fin concreto para el que se concedió la subvención, durante un periodo de cinco años en caso de bienes inscribibles en un registro público, y de dos años para el resto de bienes. En el caso de bienes inscribibles en un registro público, deberá hacerse constar en la escritura esta circunstancia, así como el importe de la subvención concedida, debiendo ser objeto estos extremos de inscripción en el registro público correspondiente.

El incumplimiento de la obligación de destino referida en el párrafo anterior, que se producirá en todo caso con la enajenación o el gravamen del bien, será causa de reintegro, en los términos establecidos en el capítulo II del título II de la Ley General de Subvenciones, quedando el bien afecto al pago del reintegro cualquiera que sea su poseedor, salvo que resulte ser un tercero protegido por la fe pública registral o se justifique la adquisición de los bienes con buena fe y justo título o en establecimiento mercantil o industrial, en caso de bienes muebles no inscribibles.

No se considerará incumplida la obligación de destino en los supuestos establecidos en el apartado 5 del artículo 31 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

2. El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones identificadas en las presentes bases reguladoras y, en su caso, de las expresamente recogidas en la convocatoria será causa suficiente para la pérdida del derecho al cobro o para el reintegro de la subvención concedida.

Artículo 15. *Plazo de ejecución.*

El plazo máximo para la ejecución de los proyectos objeto de subvención finaliza el 31 de diciembre de 2025, sin perjuicio del plazo máximo que establezca la convocatoria correspondiente.

Artículo 16. *Modificación de la resolución.*

1. Las condiciones iniciales objeto de la resolución de concesión podrán ser modificadas a solicitud del beneficiario o de oficio, siempre que los cambios no alteren la naturaleza u objetivos de la subvención, no supongan un cambio sustancial en el contenido de las actividades que componen el proyecto subvencionado, y no afecten al

pleno cumplimiento del principio DNSH, cuando la modificación obedezca a los siguientes supuestos:

a) Alteración sobrevenida de las condiciones tenidas en cuenta para la concesión de la subvención, incluidos el plazo de ejecución y los costes inicialmente presupuestados, debidamente justificada.

b) Obtención concurrente de otras aportaciones en los supuestos afectados por incompatibilidades.

c) Penalizaciones por retrasos en el cumplimiento de las obligaciones formales como beneficiario que afecten a la cuantía total a percibir por el beneficiario en los términos establecidos en la convocatoria.

2. La modificación de la resolución deberá ser solicitada por el beneficiario antes de que concluya el plazo para la realización de la actividad objeto de subvención. La decisión sobre la aceptación o no de dicha solicitud de modificación corresponderá al órgano concedente, que dictará la correspondiente resolución.

3. La modificación del plazo de ejecución únicamente podrá autorizarse cuando obedezca a circunstancias imprevisibles, debidamente justificadas, que hagan imposible el cumplimiento de las mismas, pese a haberse adoptado, por parte de los beneficiarios, las medidas técnicas y de planificación mínimas que les resultan exigibles. Entre estas medidas, tendrán que haber adoptado las siguientes:

a) Identificación de las causas que pueden originar una prórroga del plazo de ejecución.

b) Elaboración de un Plan de Acciones Correctivas para aquellas causas que pueden originar una prórroga del plazo de ejecución.

4. En ningún caso se podrá autorizar una ampliación del plazo para la realización de la actividad objeto de subvención más allá del 31 de diciembre de 2025, sin perjuicio del plazo máximo que establezca la convocatoria correspondiente.

5. La modificación del contenido de la resolución solicitada por el beneficiario se podrá autorizar siempre que no dañe derechos de tercero, tal y como exige en el artículo 64 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones. En el caso de estimarse la modificación solicitada, la resolución contendrá el contenido mínimo establecido en el artículo 13.5 de la presente orden ministerial.

6. La aceptación o denegación de la modificación se realizará mediante resolución expresa que deberá dictarse y notificarse al interesado en el plazo máximo de diez (10) días. El transcurso de dicho plazo sin que haya recaído resolución expresa, legítima al interesado para entender desestimada su solicitud por silencio administrativo. La denegación deberá ser motivada.

Artículo 17. *Subcontratación.*

1. La entidad beneficiaria podrá subcontratar, total o parcialmente, el proyecto objeto de la subvención, hasta un 100 % del importe de las actividades subvencionadas, con los requisitos y prohibiciones establecidos en el artículo 29 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y 68 del Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, por el cual se aprueba el Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

2. A los efectos del artículo 29.3.b) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, se entenderá otorgada la autorización siempre que el subcontrato sea conforme con la normativa vigente aplicable según la naturaleza del contrato y la forma jurídica de la entidad contratante.

3. En ningún caso podrán subcontratarse actividades que, aumentando el coste de la actividad subvencionada, no aporten valor añadido al contenido de la misma.

4. Los contratistas quedarán obligados solo ante el beneficiario, que asumirá la total responsabilidad de la ejecución de la actividad subvencionada frente a la Administración.

5. En ningún caso podrá concertarse por el beneficiario la ejecución total o parcial de las actividades subvencionadas con aquellas personas o entidades que aparezcan enumeradas en el listado del artículo 29.7 de la Ley 38/2003, salvo que se trate de entidades vinculadas con el beneficiario, previa autorización expresa del órgano concedente y siempre que el importe subvencionable no exceda del coste incurrido por la entidad vinculada, tal y como se recoge en el apartado d) del citado artículo.

6. En caso de subcontratar, total o parcialmente, el proyecto objeto de la subvención los contratistas estarán obligados a respetar el pleno cumplimiento de las obligaciones derivadas del RMRR, en particular, el principio DNSH, el etiquetado climático y digital, y las medidas relativas a prevenir, detectar y corregir el fraude, la corrupción, los conflictos de intereses o la doble financiación, y la entidad beneficiaria deberá prever los mecanismos necesarios para garantizar su cumplimiento.

CAPÍTULO VI

Pago de la subvención

Artículo 18. *Forma de pago. Anticipos y garantías.*

1. El pago podrá hacerse en forma de pago único o fraccionado, anual o plurianual, de forma anticipada, como amortización anticipada o en una combinación de las formas anteriormente citadas, conforme a lo dispuesto en estas bases y a lo que establezca la convocatoria.

2. El beneficiario recibirá la entrega dineraria correspondiente al total de la subvención concedida, con carácter definitivo, previa justificación y verificación de la ejecución del proyecto y de los gastos incurridos.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, se podrán conceder también:

a) Pagos anticipados en el porcentaje del importe total de concesión que se determine en la convocatoria.

b) Pagos intermedios, en proyectos con un alcance plurianual, tras la presentación de los correspondientes informes de avance de proyecto y auditoría que acrediten lo ejecutado hasta el momento.

4. Los pagos anticipados se sujetarán a este régimen:

a) Los beneficiarios podrán solicitar un pago anticipado del 30 % del importe total de la subvención concedida, que se efectuará hasta agotar el crédito disponible, salvo que la convocatoria establezca otras condiciones.

b) El pago anticipado deberá destinarse exclusivamente a cubrir los gastos del proyecto objeto de subvención y acreditarse durante la fase de justificación en los términos y condiciones establecidos en el artículo 21 de esta orden ministerial y en la correspondiente convocatoria.

c) El abono del pago anticipado estará condicionado a la previa constitución por el beneficiario de una garantía equivalente al 100 % de la cantidad anticipada, incrementada en el porcentaje que, en su caso, se fije en la convocatoria, sin que pueda exceder de un 20 %.

En el supuesto de agrupaciones constituidas conforme a lo dispuesto en el artículo 11.3 de la Ley, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en el artículo 67 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, se constituirá una sola garantía equivalente a la totalidad del pago anticipado a la agrupación.

d) Se concederá al beneficiario un plazo de un (1) mes para que constituya y presente garantías, que se constituirán ante la Caja General de Depósitos, bajo la modalidad de «Avales prestados por entidades de crédito o sociedades de garantía recíproca» conforme a la normativa de la citada Caja (Reglamento de desarrollo de la Ley General de Subvenciones aprobado por Real Decreto 887/2006 de 21 de julio y al

Real Decreto 937/2020, de 27 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Caja General de Depósitos) y con los requisitos establecidos para las mismas.

e) Las garantías se liberarán tras la justificación final del proyecto, si en la justificación se acredita el cumplimiento total de los objetivos y condiciones del proyecto y si la inversión válidamente justificada es igual a la inversión subvencionable aprobada o, en caso contrario, tras el reintegro total o parcial de la subvención. Cuando los pagos se realicen en varias anualidades o fraccionados, las garantías se liberarán, si procede, a la presentación de la documentación requerida para el seguimiento o justificación de la actividad o, eventualmente, a su evaluación positiva, en la forma y circunstancias que, en su caso, se especifiquen en la convocatoria.

f) No podrán obtener anticipos los beneficiarios que se hallen en alguna de las siguientes situaciones:

- i) Los que hayan solicitado la declaración de concurso voluntario.
- ii) Los que hayan sido declarados insolventes en cualquier procedimiento.
- iii) Los que se hallen en concurso de acreedores, salvo que haya adquirido eficacia un convenio.
- iv) Los que estén sujetos a intervención judicial o hayan sido inhabilitados conforme a la legislación concursal sin que haya concluido el periodo de inhabilitación.

5. Para la recepción de los pagos intermedios se adjuntará la resolución de conformidad expedida por el órgano competente de la documentación justificativa acreditativa de la ejecución de la actividad subvencionada y del gasto realizado correspondiente a la anualidad anterior.

6. El pago correspondiente a la última anualidad queda condicionado a la previa verificación por el órgano competente de la documentación justificativa acreditativa de la ejecución de la totalidad de la actividad y del gasto total realizada y a la comprobación de la elegibilidad de los gastos imputados.

7. Todos los pagos quedarán condicionados a que exista constancia por parte del MITMA de que el beneficiario cumple todos los requisitos señalados en el artículo 34.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. En el caso de los pagos anticipados, los beneficiarios deberán acreditar, además, lo establecido en el artículo 61.3 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre.

8. El retraso en el cumplimiento de las obligaciones formales para recibir el pago anticipado por parte del beneficiario acarreará una penalización, conforme a lo establecido en el artículo 16 de la presente orden ministerial. En concreto, se aplicará una reducción del 5 % en el importe de dicho pago por cada mes de retraso o fracción con respecto a la fecha de pago prevista, siendo la subvención concedida reducida en una cuantía equivalente al importe detraído.

Artículo 19. *Costes subvencionables.*

1. En relación con el presente programa de apoyo, los costes subvencionables de cada proyecto serán los derivados de las actividades necesarias que cumplan todos estos requisitos:

a) Sean conformes con la normativa local, autonómica, nacional y de la Unión Europea aplicable.

b) Estén relacionados de manera indubitada con el proyecto objeto de la subvención y sean necesarios para su ejecución y realizados en el plazo establecido en el artículo 15 de la presente orden ministerial.

c) Sean reales y abonados efectivamente con anterioridad a la finalización del período de justificación establecido en el artículo 21 de esta orden, salvo que se indique otro en la convocatoria. Cuando se utilicen medios de pago diferido (entre otros: cheque, pagaré, letra de cambio aceptada) solo se subvencionarán aquellos importes

efectivamente cargados en cuenta a través de entidad financiera con anterioridad a la finalización del plazo citado.

d) Exista constancia documental sobre su realización de modo que puedan ser verificables.

2. Se consideran actividades necesarias para el desarrollo de un proyecto, salvo que en la convocatoria se establezcan otras condiciones, las que cumpliendo los requisitos del punto anterior se encuentren entre las siguientes:

- a) Las contrataciones externas de instalaciones, equipamientos y obra civil.
- b) Las contrataciones externas de consultoría, que se lleven a cabo dentro del proyecto objeto de subvención como parte de este. Los estudios de ingeniería de detalle serán subvencionables siempre que sean necesarios para la realización del proyecto.
- c) Los costes de investigación contractual, conocimientos y patentes adquiridos u obtenidos por licencia de fuentes externas en condiciones de plena competencia, así como los costes de consultoría y servicios equivalentes destinados al proyecto, todos ellos de manera proporcional al uso de los mismos, empleados en el proyecto.
- d) Se prevé un máximo del 2,5 por ciento del presupuesto asignado a cada beneficiario como costes indirectos imputables a las actividades subvencionadas, según lo establecido en el artículo 31.9 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, así como en el artículo 83.3 de su reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio. Se imputarán por el beneficiario de acuerdo con principios y normas de contabilidad generalmente admitidas.
- e) Otros gastos derivados directamente de los requisitos impuestos por la convocatoria, incluidos los costes de las garantías financieras solicitadas, auditorías o difusión.

Todas las cifras empleadas se entenderán después de deducciones fiscales y antes de tasas o impuestos.

3. Salvo que se establezcan otras condiciones en la convocatoria, no se considerarán costes subvencionables los englobados en los siguientes conceptos:

- a) Los impuestos indirectos.
- b) Autorizaciones administrativas, licencias, permisos, coste de avales y/o fianzas, multas, tasas, impuestos o tributos.
- c) Cualesquiera gastos asociados a gestiones, contrataciones, consultas o trámites administrativos, aun siendo necesarios para la obtención de permisos o licencias.
- d) Coste de adquisición, arrendamiento, o cualquier otro coste de terrenos utilizados para el proyecto
- e) Seguros suscritos por el solicitante.
- f) La vigilancia y seguridad durante la ejecución de la obra hasta la fecha de puesta en marcha.
- g) Cualesquiera costes financieros.
- h) Costes asociados a sanciones penales, así como gastos de procedimientos judiciales.
- i) Cualquier gasto de operación o mantenimiento de los proyectos.

Artículo 20. *Compatibilidad de las subvenciones.*

1. Los proyectos financiados al amparo de esta orden estarán sujetos a lo establecido por el artículo 191 relativo al principio de concesión no acumulativa y prohibición de la doble financiación del Reglamento (UE) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018 sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión.

2. Las subvenciones previstas en esta orden 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.

3. Las actividades subvencionadas podrán completar la financiación hasta el 100 % del importe del proyecto a través de créditos otorgados por entidades financieras.

CAPÍTULO VII

Justificación, control y reintegro de subvenciones

Artículo 21. *Justificación.*

1. Los beneficiarios deberán justificar el cumplimiento de la finalidad para la que se concedió la subvención y de la aplicación de los fondos percibidos ante el órgano concedente o designado para tal fin.

2. La justificación documental de la realización de las actividades que componen el proyecto subvencionado deberá realizarse mediante la aportación de dos tipos de informes periódicos: los informes de seguimiento y los informes de previsiones. Estos informes periódicos serán realizados por el responsable de la ejecución del proyecto y suscritos por dicho responsable y por el representante legal debidamente acreditado de la entidad solicitante. La comprobación por parte del órgano concedente de dichos informes periódicos tendrá carácter provisional, a cuenta de la liquidación final del proyecto, en tanto no se justifique totalmente la actividad.

Estos informes serán complementarios, en su caso, con lo previsto en la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, y la Orden HFP/1031/2021, de 29 de septiembre, que desarrolla el artículo 46.2 del Real Decreto-ley 36/2020, en el cumplimiento del artículo 46.6 de dicha norma,

Los informes de seguimiento sobre el estado del proyecto incluirán una memoria técnica acreditativa del grado de cumplimiento de las condiciones impuestas y los compromisos asumidos en la resolución de concesión de subvención, con indicación de la adecuación de las actividades realizadas y de los resultados obtenidos, una planificación actualizada de los trabajos pendientes de desarrollar, información sobre los contratos adjudicados y sobre las necesidades de financiación, así como información sobre aspectos medioambientales, en particular, del cumplimiento del principio DNSH, y publicitarios, salvo que se especifiquen otros requisitos en la convocatoria correspondiente.

Los informes de seguimiento sobre el estado del proyecto serán anuales, y se remitirán al MITMA por los interesados vía sede electrónica en el primer trimestre de cada ejercicio, salvo que en la convocatoria se establezca otra periodicidad, y sin perjuicio de que el órgano concedente podrá requerir del beneficiario la aportación de informes de seguimiento con una periodicidad inferior a la anual. El período de referencia abarcará cada año natural, desde la fecha de inicio del proyecto hasta la fecha de finalización del mismo, no pudiendo en ningún caso ser posterior al 31 de diciembre de 2025.

En el primer informe de seguimiento sobre el estado del proyecto presentado, el beneficiario deberá acreditar el inicio de las actividades mediante la justificación del primer gasto incurrido de la inversión subvencionada. Junto con el informe, deberá adjuntar la notificación oficial del inicio de los trabajos.

3. Los informes de previsiones se formularán trimestralmente y recogerán el grado de avance y las estimaciones para los nueve meses siguientes, estructuradas por trimestres.

4. El beneficiario deberá presentar, en el plazo máximo de 3 meses desde la finalización del plazo para la realización del proyecto y, en todo caso, antes del 31 de enero de 2026, salvo que se establezca otro plazo en la convocatoria, un informe final, que describirá la implementación real de este y los costes subvencionables incurridos. Este informe final, que sustituirá al último informe de seguimiento establecido en el apartado segundo de este artículo, deberá recoger de manera objetiva el estado de

implementación de todas las actividades que componen el proyecto y resaltará todas las desviaciones existentes, si las hubiera, con respecto a la resolución de concesión. La realización de dicho informe final podrá efectuarse durante el período concedido para presentar la documentación justificativa.

Junto con el informe, el beneficiario deberá aportar la siguiente documentación integrante de la cuenta justificativa:

a) Obligatoriamente y para todos los proyectos, deberá entregarse cuenta justificativa con aportación de informe de auditor o, en el caso de entidades del sector público empresarial, informe de la Intervención General de la Administración del Estado o del responsable del departamento de auditoría interna, según lo previsto en el artículo 74 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, donde se acredite que la subvención recibida se ha empleado para la finalidad para la que fue otorgada y que se han cumplido los hitos y objetivos de acuerdo a los indicadores definidos en la resolución definitiva.

La cuenta justificativa contendrá una memoria de actuación justificativa del cumplimiento de las condiciones impuestas en la concesión de la subvención, con indicación de las actividades realizadas y de los resultados obtenidos y una memoria económica abreviada que incluirá:

i. Una relación clasificada de los gastos e inversiones de la actividad, con identificación del acreedor y del documento, su importe, fecha de emisión y, en su caso, fecha de pago. En caso de que la subvención se otorgue con arreglo a un presupuesto, se indicarán las desviaciones acaecidas.

ii. Las facturas o documentos de valor probatorio equivalente en el tráfico jurídico mercantil o con eficacia administrativa incorporados en la relación a que se hace referencia en el párrafo anterior y, en su caso, la documentación acreditativa del pago, por alguno de los siguientes medios: transferencia bancaria o documento mercantil en los que se indique el emisor, el receptor y la fecha. Los extractos bancarios obtenidos a través de internet deberán contar con sello de la entidad o un código de verificación.

iii. Certificado de tasador independiente debidamente acreditado e inscrito en el correspondiente registro oficial, en el caso de adquisición de bienes inmuebles.

iv. Un informe de un auditor de cuentas inscrito como ejerciente en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas dependiente del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas con el alcance de la revisión y el contenido establecido en la Orden EHA/1434/2007, de 17 de marzo, por la que se aprueba la norma de actuación de los auditores de cuentas en la realización de los trabajos de revisión de cuentas justificativas de subvenciones.

v. Una relación detallada de otros ingresos o subvenciones que hayan financiado la actividad subvencionada con indicación del importe y su procedencia.

vi. Los tres presupuestos que, en aplicación del artículo 31.3 de la Ley General de Subvenciones, deba de haber solicitado el beneficiario.

b) Documentación justificativa de que los beneficiarios son titulares de los números de cuenta indicados en la solicitud, así como de aquellas desde las que se hayan realizado pagos de facturas y, en su caso, el ingreso de subvenciones. En el caso de operaciones de leasing, siempre que se acredite el contrato, así como el justificante de pago del vehículo y el documento por el cual se cede el derecho de cobro, la cuenta será la de la entidad arrendadora.

c) Sólo para las entidades sujetas a la legislación en materia de contratación pública, certificación acreditativa de la fecha de publicación de los pliegos de licitación para la adquisición de los bienes y/o servicios objeto de subvención, expedido por órgano competente, o bien, referencia a la Plataforma de contratación donde se hubiera publicado la licitación.

d) Reportaje fotográfico de las actividades, infraestructuras, equipos e instalaciones finales objeto de la subvención, identificando equipos y/o instalaciones, así como de las placas de características de los mismos, y donde se muestre el cartel publicitario de la actividad, si procede. Información y enlace al sitio de Internet del beneficiario, en caso de que disponga de uno, donde dicho beneficiario informa al público del apoyo obtenido del Plan haciendo una breve descripción de la operación, de manera proporcionada al nivel de apoyo prestado, con sus objetivos y resultados.

e) Información descriptiva de la existencia de una contabilidad separada o diferenciada para todas las transacciones relacionadas (entre otras: ingresos y pagos, incluido, en su caso, el ingreso de subvenciones, pagos a proveedores).

f) Declaración responsable que acredite, en su caso, la existencia de otras subvenciones pendientes de cobrar o cobradas para la misma actividad o finalidad.

g) Declaración responsable, garantizando el proceso de contratación de las actividades por parte del beneficiario, la existencia de una contabilidad separada o diferenciada para todas las transacciones relacionadas, que se cumplen las normas nacionales y comunitarias sobre requisitos de igualdad de oportunidades y no discriminación aplicables a este tipo de actividades, el cumplimiento de las normas medioambientales, de calidad del aire, residuos y vertidos nacionales y comunitarias, y sobre desarrollo sostenible, y que se han aplicado medidas antifraude eficaces y proporcionadas en el ámbito de gestión del proyecto objeto de subvención.

h) La acreditación del pleno cumplimiento del respeto al principio de no causar un perjuicio significativo, de conformidad con lo establecido en el anexo IV.

i) En el caso de proyectos cuya ejecución genere residuos, el documento de identificación completo que acredite la entrega de residuos para su tratamiento, de conformidad con lo establecido en el artículo 6 del Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado.

j) En el caso de adquisiciones mediante operaciones de arrendamiento financiero, la factura de compraventa a nombre de la empresa arrendadora. La fecha de la factura deberá ser posterior a la fecha de registro de la solicitud de subvención. En la factura deberá constar la matrícula o número de bastidor, marca, denominación comercial y versión del vehículo o material adquirido.

Se adjuntará adicionalmente una copia del contrato de leasing, que deberá tener una duración mínima de dos años y en el que deberá figurar como arrendatario del mismo el beneficiario de la subvención. La fecha de firma del contrato deberá ser posterior a la fecha de registro de la solicitud de subvención. Además, se incluirá expresamente en el contrato que la empresa arrendadora repercutirá el total de la subvención recibida con anterioridad a la finalización del periodo de ejecución de los proyectos de conformidad a lo establecido en la resolución de concesión, en la reducción bien de las cuotas o bien del principal pendiente de pago por parte del arrendatario, a elección de este último.

Asimismo, se aportará documento de endoso o de cesión del derecho de cobro en el que el beneficiario autorice a la empresa arrendadora a recibir la subvención.

En el caso de leasing se considerarán válidos aquellos justificantes de pago que permitan identificar a la empresa arrendadora.

5. En el caso de proyectos cuya funcionalidad dependa de su completa ejecución, esta deberá ser acreditada en el plazo máximo de tres meses desde la fecha de finalización del proyecto, salvo que se establezca otro plazo en la convocatoria.

6. El plazo establecido en el apartado 4 de este artículo para la presentación de la justificación de la subvención no podrá ser objeto de ampliación.

7. La documentación justificativa de la ejecución de las actividades objeto de subvención se deberá presentar telemáticamente, por parte de los beneficiarios, a través de la sede electrónica del MITMA y deberá estar firmada electrónicamente, por un representante legal debidamente acreditado, de acuerdo con lo establecido en la Orden EHA/2261/2007, de 17 de julio, por la que se regula el empleo de medios electrónicos, informáticos y telemáticos en la justificación de las subvenciones.

8. Toda la documentación justificativa será revisada durante el proceso de verificación final para poder certificar los gastos incurridos. En aquellos casos en los que sea necesario, se podrá completar la auditoría técnica mediante controles puntuales y verificaciones in situ si así lo considera el órgano concedente.

9. La finalización de la verificación de la información justificativa no constituye en ningún caso la aceptación de cualquier desviación existente con respecto a lo establecido en el acuerdo de subvención.

10. De igual forma, el beneficiario informará proactivamente sobre cualquier evento importante o imprevisto que pueda impactar en la consecución de los objetivos del proyecto.

11. El órgano concedente podrá requerir del beneficiario la aportación de cualquier documentación justificativa adicional a la expuesta, para verificar la efectiva adecuación de la actividad ejecutada a la que fue objeto de subvención, quedando el beneficiario obligado a su entrega en un plazo máximo de diez (10) días desde la recepción de la comunicación.

12. La no justificación en plazo por parte de los beneficiarios de la subvención supondrá el reintegro y/o la pérdida del derecho a cobro de la misma.

13. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la IGAE o cualquier organismo fiscalizador, nacional o comunitario, podrá solicitar al beneficiario en cualquier momento, durante el plazo previsto en el artículo 132 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, la exhibición de cualquiera de los documentos originales que hayan servido para el otorgamiento de la subvención, o para justificar la realización del proyecto (incluyendo facturas y justificantes de pagos de las mismas).

14. En caso de que el beneficiario no facilitase los documentos originales solicitados en un plazo de un mes a contar desde el día siguiente al que se le hubiera requerido, se considerará tal circunstancia como un incumplimiento de la obligación de justificación del destino de la subvención otorgada. En este sentido, procederá, en su caso, el reintegro de la subvención por parte del mismo en los términos establecidos en los artículos 37 y 38 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

15. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá elaborar una guía para la justificación de la subvención, que publicará en su página web.

Artículo 22. *Control.*

1. Los beneficiarios de estas subvenciones deberán someterse a cualquier actuación de comprobación, en particular, del cumplimiento del principio DNSH, y de control financiero que pueda realizar el órgano concedente u otro órgano designado por éste, la Secretaría General de Fondos Europeos, la Intervención General de la Administración del Estado, el Tribunal de Cuentas, los órganos de control de la Comisión Europea y a cualesquiera otras actuaciones de comprobación y/o control financiero que puedan realizar los órganos de control competentes, tanto nacionales como comunitarios, de acuerdo a lo establecido en la normativa aplicable a la gestión de las ayudas cofinanciadas con fondos comunitarios, aportando para ello cuanta información le sea requerida.

2. Conforme a lo establecido en el artículo 21 del Real Decreto 36/2020 de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) tendrá a su cargo el ejercicio de las funciones y competencias que le atribuye la normativa europea a la autoridad de control del Instrumento Europeo de Recuperación.

3. En particular, corresponderá a la Intervención General de la Administración del Estado las actuaciones derivadas del diseño y ejercicio de control de los fondos que se exijan por la normativa europea, asumiendo la coordinación de los controles asignados a cualquier otro órgano de control estatal, autonómico o local, así como el ejercicio de las

relaciones con las Instituciones Comunitarias y Nacionales para asegurar un sistema de control eficaz y eficiente.

4. La IGAE, para el ejercicio de estas funciones adicionales a sus funciones como Autoridad de auditoría, tendrá libertad de acceso a los sistemas de información de las entidades públicas estatales que participen en la gestión de fondos europeos para garantizar la evaluación continuada de las operaciones, así como a cualquier otro registro en el que se reflejen actuaciones de ejecución de fondos europeos. Cualquier entidad pública o privada quedará obligada a facilitar la información que en el ejercicio de estas funciones le sea solicitada.

5. Por su parte, el Servicio Nacional de Coordinación Antifraude, en el ejercicio de sus funciones para la protección de los intereses financieros de la Unión Europea frente al fraude, la corrupción o cualquier otra actividad ilegal, promoverá las labores de prevención, detección e investigación del fraude que sean precisas, manteniendo a estos efectos las relaciones necesarias con los órganos de gestión y control.

6. Se aportará toda información que sea requerida por los Tribunales de Cuentas europeo y español para el ejercicio de sus funciones de control, así como por cualquier otro organismo competente en materia de control del gasto público.

7. A efectos de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 22.2.d) del RMRR, la Administración y cuantos órganos se contemplan en el artículo 22 del RMRR podrán acceder a la información contenida en el Registro de Titularidades Reales, creado por la Orden JUS/319/2018, o el acceso a otras bases de datos de la Administración que puedan suministrar dichos datos sobre los titulares reales. También será posible la cesión de información entre estos sistemas y el Sistema de Fondos Europeos, según las previsiones contenidas en la normativa europea y nacional aplicable. Por su parte, los beneficiarios deberán suministrar los datos sobre el perceptor final de los fondos, cuando no sean ellos mismos, y de los contratistas y subcontratistas en el caso de que el perceptor final sea un poder adjudicador.

Artículo 23. *Reintegro.*

1. El incumplimiento de cualquiera de las condiciones impuestas con motivo de la concesión de las subvenciones del presente programa y de las obligaciones y requisitos esenciales establecidas por la presente orden ministerial, así como la concurrencia de cualquiera de los supuestos establecidos en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, serán causas suficientes para determinar la pérdida del derecho al cobro o el reintegro de la subvención conforme al procedimiento establecido en dicha ley.

2. Igualmente, el incumplimiento por parte del beneficiario de las obligaciones periódicas de justificación de la subvención en los términos y condiciones previstos en el artículo 21 de la presente orden ministerial supondrá la pérdida del derecho a su percepción y/o el reintegro de la misma.

3. La realización en plazo de solo una parte de la actividad comprometida dará lugar al ajuste y cobro parcial de la subvención otorgada, siempre que, como mínimo, se haya ejecutado el 30 % del coste elegible comprometido y lo ejecutado tuviera utilidad propia. En caso de no haberse ejecutado un mínimo del 30 % de la actividad comprometida, se procederá a la pérdida del derecho al cobro de la subvención por incumplimiento de las bases.

4. Podrá dar lugar, asimismo, a la pérdida del derecho al cobro y/o el reintegro de la subvención, el informe desfavorable de fiscalización, de cualquiera de las administraciones facultadas para realizarlo en virtud de lo dispuesto en el artículo 22 de la presente orden ministerial y que concluya con la necesidad de devolución de la subvención concedida, basado en cualquier incumplimiento de las normativas de aplicación.

5. El incumplimiento de las condiciones asociadas al respeto del principio DNSH y del etiquetado climático y digital supondrá la pérdida del derecho a la percepción y/o el reintegro de la subvención.

6. El incumplimiento de la obligación de difusión y publicidad por parte del beneficiario, si no se han adoptado medidas correctoras, supondrá, teniendo en cuenta el principio de proporcionalidad, la pérdida del derecho a la percepción y/o el reintegro de hasta un máximo del 3 % de la subvención.

7. De conformidad con lo establecido en el artículo 37 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, en caso de no realizarse el gasto o en caso de incumplimiento total o parcial de los objetivos previstos en el PRTR, las entidades beneficiarias deberán reintegrar los fondos recibidos.

8. Será de aplicación el procedimiento de revocación y reintegro previsto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y su Reglamento de desarrollo.

9. La competencia para iniciar el procedimiento de reintegro corresponderá al órgano instructor.

Artículo 24. *Régimen sancionador.*

1. A los efectos de la presente orden ministerial, y en todo lo relacionado con el programa de apoyo regulado en esta norma, será de aplicación el régimen regulador de las infracciones y sanciones contenido en los artículos 52 a 69 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y su Reglamento de desarrollo.

2. Será de aplicación lo previsto en el Título IV de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, si concurren los supuestos de infracciones administrativas en materia de subvenciones y ayudas públicas.

3. Las infracciones podrán ser calificadas como leves, graves o muy graves, de acuerdo con los artículos 56, 57 y 58 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. La potestad sancionadora por incumplimientos se establece en el artículo 66 de la misma.

CAPÍTULO VIII

Notificaciones, información y publicidad

Artículo 25. *Notificaciones.*

La práctica de las notificaciones correspondientes al procedimiento regulado por estas bases se efectuará conforme a lo dispuesto en las mismas y en la Ley 39/2015, de 1 de octubre. A estos efectos, las notificaciones a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana serán válidas según lo que se establece en el artículo 43 de dicha ley.

Artículo 26. *Información, comunicación y visibilidad. Publicidad.*

1. En todas las referencias que realicen los beneficiarios, en cualquier medio de difusión, a los proyectos que hayan obtenido las subvenciones reguladas en estas bases, deberá exhibirse de forma correcta y destacada el emblema de la UE con una declaración de financiación adecuada que indique «financiado por la Unión Europea-NextGenerationEU», junto al logo del PRTR, cumpliendo con los requisitos que figuren en el Manual de Imagen del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que, en su caso, se apruebe. Sin perjuicio de lo anterior, deberá figurar en todo caso la referencia a la financiación de la actividad mediante fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y a su gestión por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en los términos previstos en el artículo 18.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre y 31 del Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

2. En su caso, además, deberán cumplir con lo previsto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, respecto a las obligaciones de publicidad.

3. La aceptación de la subvención implica la aceptación de lo dispuesto en el RMRR y en el Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo,

de 24 de junio de 2021, sobre actividades de visibilidad, transparencia y comunicación que deben llevar a cabo los Estados miembros en relación con los Fondos de la Unión Europea.

4. La publicidad de las subvenciones concedidas se llevará a cabo a través del sitio web de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (www.mitma.es), de la Base de Datos Nacional de Subvenciones y del «Boletín Oficial del Estado», en los términos previstos en el artículo 20 de la Ley 38/2003 de 17 de noviembre, y en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo, que regula la Base de Datos Nacional de Subvenciones y la publicidad de las subvenciones y demás ayudas públicas.

Artículo 27. *Confidencialidad y protección de datos de carácter personal.*

1. En relación con la utilización y el tratamiento de los datos de carácter personal en todo lo relacionado con las subvenciones objeto de las presentes bases, será de aplicación la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.

2. Los datos de carácter personal que consten en la documentación aportada en la solicitud de subvención serán tratados por el órgano instructor como responsable del tratamiento de los mismos y se conservarán de conformidad con los plazos establecidos en la legislación aplicable.

3. Dichos datos serán tratados con la única finalidad de proceder a la gestión de las subvenciones reguladas en la presente orden ministerial, finalidad basada en el interés público de las subvenciones, sus convocatorias y las solicitudes de participación en ellas. La cesión de información a otros sistemas y al Sistema de Fondos Europeos sólo se podrá realizar de conformidad con las previsiones contenidas en la normativa europea y nacional aplicable.

4. Los interesados podrán ejercer, en los términos establecidos por la legislación vigente, los derechos de acceso, rectificación y supresión de datos, así como solicitar que se limite el tratamiento de sus datos personales, oponerse al mismo, o solicitar la portabilidad de sus datos dirigiendo una comunicación por escrito al correo electrónico: dpd.dgoi@mitma.es

5. Asimismo, podrán ponerse en contacto con los respectivos Delegados de Protección de Datos en la dirección de correo electrónico dpd.dgoi@mitma.es o, en su caso, presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos u otra autoridad competente.

TÍTULO II

Primera convocatoria de subvenciones del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia –financiado por la Unión Europea– NextGenerationEU

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 28. *Objeto de la convocatoria y régimen jurídico.*

1. Por la presente orden ministerial se aprueba la primera convocatoria para la concesión, en régimen de concurrencia competitiva, de las subvenciones del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, para proyectos relacionados con la digitalización y la

sostenibilidad en los distintos modos del transporte, que pueden ser desarrollados por personas jurídicas privadas y entidades del sector público empresarial.

2. Esta convocatoria se regirá por las bases reguladoras aprobadas en esta orden ministerial, sin perjuicio de lo que en particular se establece en el presente título.

Artículo 29. Financiación y aplicación presupuestaria.

1. La financiación de las subvenciones, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia –financiado por la Unión Europea– NextGenerationEU, se hará con cargo a las aplicaciones presupuestarias 17.5020.45FD.741 y 17.5020.45FD.770.

Artículo 30. Dotación del Programa.

1. Las subvenciones otorgadas al amparo del presente programa de apoyo se instrumentarán como entrega dineraria sin contraprestación de un porcentaje de los costes subvencionables o, en su caso, de un importe cierto, que se percibirá por el beneficiario, con carácter definitivo, una vez se verifique la ejecución del proyecto y se certifiquen los gastos incurridos.

2. La cuantía total máxima de las subvenciones a conceder en el marco de la presente convocatoria será inicialmente de 460.000.000 euros. No obstante, la concesión de las subvenciones queda condicionada a la existencia de crédito adecuado y suficiente en el momento en que se resuelva la concesión.

3. El gasto de las subvenciones será imputable al ejercicio en el que recaiga la resolución de concesión y posteriores, según la siguiente distribución por anualidades:

Aplicación presupuestaria	Anualidad – Euros				
	2022	2023	2024	2025	Total
17.5020.45FD.741.	80.500.000	51.000.000	83.200.000	57.000.000	271.700.000
17.5020.45FD.770.	54.500.000	41.000.000	54.800.000	38.000.000	188.300.000
Total.	135.000.000	92.000.000	138.000.000	95.000.000	460.000.000

4. La distribución de la cuantía total máxima de las subvenciones convocadas entre ambas aplicaciones presupuestarias tiene carácter estimativo, por lo que su alteración no precisará de nueva convocatoria conforme a lo establecido en el artículo 58.4 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Artículo 31. Cuantías indicativas de las subvenciones.

1. La cuantía máxima indicativa prevista por línea de actuación y por medida será la siguiente:

a) Interoperabilidad en transporte ferroviario de mercancías: 45 millones de euros.

Medida 1. Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) a bordo: 12 millones de euros.

Medida 2. Acciones que eliminen las barreras para la interoperabilidad ferroviaria de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETIs): 18 millones de euros.

Medida 2.1 Sistemas de reducción de ruido en material rodante: 1,5 millones de euros.

Medida 2.2 Instalación de ejes de ancho variable en vagones de transporte de mercancías: 4,5 millones de euros.

Medida 2.3 Adaptación de locomotoras a varias tensiones de trabajo: 12 millones de euros.

Medida 3. Innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras: 15 millones de euros.

b) Fomento de la intermodalidad del transporte: 75 millones de euros.

Medida 4. Construcción, adaptación o mejora de cargaderos y terminales intermodales ferrocarril-carretera, y sus conexiones terrestres: 75 millones de euros.

c) Modernización de material ferroviario de mercancías: 125 millones de euros.

Medida 5. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de vagones para el transporte ferroviario de mercancías, incluido el necesario para el establecimiento de servicios de autopistas ferroviarias: 55 millones de euros.

Medida 6. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de material tractor ferroviario con otro material que utilice combustibles alternativos como el hidrógeno o la electricidad: 70 millones de euros.

d) Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado: 56,5 millones de euros.

Medida 7. Construcción y mejora de zonas de aparcamiento seguras para vehículos comerciales, así como la provisión de servicios de información: 25 millones de euros.

Medida 8. Servicios Inteligentes de Transporte para el sector de carreteras (ITS) en concesiones de autopistas de peaje y otros servicios relacionados con la seguridad y conservación de las carreteras: 20 millones de euros.

Medida 9. Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras: 3 millones de euros.

Medida 10. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles: disminución de huella de carbono y sonorreductores: 8,5 millones de euros.

e) Sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo: 111 millones de euros.

Medida 11. Apoyo al despliegue de combustibles alternativos en Puertos y Aeropuertos: 100 millones de euros.

Medida 12. Apoyo a la adopción de tecnologías propulsivas con energías alternativas en el sector marítimo: 11 millones de euros.

f) Digitalización del transporte: 47,5 millones de euros.

Medida 13. Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional. 47,5 millones de euros.

2. En el anexo I se detallan las intensidades de las subvenciones, así como el importe mínimo y máximo de subvención establecido por proyecto.

Artículo 32. *Beneficiarios.*

A los efectos de la presente convocatoria, podrán adoptar el carácter de beneficiarios del programa de apoyo las entidades que cumplan con lo establecido en el artículo 6 de la presente orden ministerial y con los requisitos adicionales establecidos para cada medida en el anexo I.

Artículo 33. *Proyectos financiados.*

1. Son proyectos financiados en el marco de la presente convocatoria aquellos que se integren en las líneas de actuación definidas en el artículo 2 de la presente orden ministerial y que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 5 de la misma.

2. El detalle de los proyectos financiados para cada una de las líneas de actuación y medidas del presente programa de apoyo se recoge en el anexo I.

Artículo 34. *Costes subvencionables.*

1. Tendrán la consideración de costes subvencionables aquellos establecidos en el artículo 19 de las bases reguladoras.

2. El detalle de los costes subvencionables y de la intensidad de las subvenciones sobre los costes subvencionables para cada una de las líneas de actuación y medidas del presente programa de apoyo se recoge en el anexo I.

3. Atendida la naturaleza de la tipología de proyecto de la medida 3 establecida en el artículo 31.1.a) de la presente orden ministerial se considerarán costes subvencionables costes de personal imputables al proyecto.

4. No serán subvencionables los costes superiores o inferiores en más de un 25 por ciento a los costes unitarios de referencia que se detallan en el anexo I, salvo cuando se justifique por los solicitantes en atención a la naturaleza de la actividad.

Lo establecido en el párrafo anterior no será de aplicación a las medidas detalladas en el anexo I en las cuales la intensidad de la subvención se determine como un importe cierto.

Artículo 35. *Compatibilidad de las subvenciones.*

Las subvenciones previstas en esta convocatoria 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, de conformidad con lo establecido en el artículo 20 de la presente orden ministerial.

CAPÍTULO II

Procedimiento de concesión

Artículo 36. *Iniciación. Solicitudes, forma y plazo de presentación.*

1. Las entidades interesadas en recibir financiación bajo el programa de apoyo objeto de la presente convocatoria deberán presentar las solicitudes según se especifica en el artículo 10 de la presente orden ministerial.

2. El plazo para presentación de solicitudes será de cuarenta (40) días hábiles desde el día siguiente a la publicación de la presente orden ministerial en el «Boletín Oficial del Estado», y finalizará el día número cuarenta (40) a las 17:00.

3. Toda solicitud cuya presentación se produzca fuera del plazo establecido no será admitida.

Artículo 37. Documentación.

1. La documentación a presentar por los solicitantes bajo el presente programa de apoyo, a través de la sede electrónica del MITMA, de acuerdo con los modelos que figuran en el anexo III y que estarán disponibles para su descarga en dicha sede electrónica, consta de 4 partes:

a) Parte A: Formulario de solicitud con la información general del proyecto. Deberá cumplimentarse a través de la sede electrónica y tendrá el contenido mínimo indicado en el anexo III.A. Identifica las características principales de la solicitud, incluyendo, entre otros, la descripción del proyecto propuesto y de la persona responsable de su ejecución, datos de identificación, función y capacidad operativa y técnica de cada solicitante, acreditación de su personalidad jurídica, representante y datos de contacto.

b) Parte B: Información administrativa acreditativa del cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 6 y de la obligación establecida en el artículo 14.1.i) de la presente orden ministerial. Deberán presentar, en primer lugar, una ficha de entidad legal, de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.B.1.1 en el caso de entidades del sector público empresarial y en el anexo III.B.1.2 en el caso de personas jurídicas privadas, junto con la copia de los documentos oficiales justificativos de los datos consignados en la misma, y una ficha de identificación financiera, de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.B.2, acompañada, en caso de no incluir el sello y la firma del representante del banco, del certificado de titularidad de la cuenta. En el caso de agrupaciones de personas jurídicas, se deberá adjuntar el acuerdo interno de agrupación que regule su funcionamiento, así como la documentación acreditativa anteriormente indicada correspondiente a cada uno de sus miembros.

A las solicitudes de los proyectos que se integren en la medida 3 establecida en el artículo 31.1.a) de la presente orden ministerial, en las que alguno de los beneficiarios tenga la condición de pequeña y mediana empresa o PYME, de conformidad con la definición y criterios establecidos en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, se acompañará un certificado de tamaño empresarial emitido por la Cámara de Comercio que acredite dicha condición.

Asimismo, se deberá aportar la documentación que acredite que la capacidad financiera del solicitante es suficiente y estable para completar el proyecto para el cual se solicita la subvención, durante el período establecido para ello. El solicitante proporcionará sus cuentas anuales correspondientes al mejor de los últimos tres ejercicios financieros (2019, 2020 y 2021), revisadas por un auditor de cuentas en aquellos casos en que sea obligatorio de conformidad con la normativa aplicable, y el formulario de verificación de capacidad financiera, de conformidad con el modelo B.6.1 establecido, cumplimentado con la información correspondiente a las cuentas anuales aportadas. En el caso de que el solicitante, debido a la fecha de constitución o de inicio de actividades, no disponga de sus cuentas anuales correspondientes a ninguno de los tres últimos ejercicios, podrá presentar una carta de respaldo de una tercera parte, de conformidad con el modelo B.6.3 establecido, que deberá ir acompañada de las cuentas anuales de la tercera parte y el formulario de verificación de capacidad financiera, en las mismas condiciones establecidas anteriormente, junto con la documentación acreditativa de la capacidad de representación de la persona firmante de la carta de respaldo.

Por otra parte, se deberá aportar la documentación que acredite que el solicitante cuenta con la capacidad operativa y técnica necesarias para completar el proyecto para el que se solicita la subvención. El solicitante proporcionará el curriculum vitae de la persona responsable de gestionar e implementar el proyecto.

Los solicitantes que sean entidades del sector público empresarial no tendrán que aportar la documentación que acredite que cuentan con la capacidad financiera, operativa y técnica necesarias para completar el proyecto para el que se solicita la subvención, establecida en los dos párrafos anteriores.

En el caso de las agrupaciones de personas jurídicas, deberán aportar la documentación que acredite que cada uno de sus miembros cuenta con la

correspondiente capacidad financiera, operativa y técnica necesarias para completar el proyecto para el que se solicita la subvención, de conformidad con los compromisos de ejecución de actividades asumidos por cada miembro de la agrupación.

Adicionalmente, para acreditar el cumplimiento de las obligaciones de reembolso de cualesquiera otros préstamos o anticipos concedidos anteriormente con cargo a los créditos específicamente consignados para la gestión de estos fondos en los Presupuestos Generales del Estado, conforme a los términos establecidos en el artículo 61.3 del Real Decreto-ley 36/2020, así como de la obligación establecida en el artículo 14.1 i), se deberá aportar una declaración responsable de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.B.3.

Por otra parte, con el objeto de que los solicitantes justifiquen, a la fecha de finalización del plazo de presentación de solicitudes, no estar incurso en las prohibiciones recogidas en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones para obtener la condición de beneficiario, deberán aportar una declaración responsable, de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.B.3, y además, adjuntar los certificados previstos en el artículo 22 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones, a efectos de recibir una subvención de las Administraciones Públicas, en caso de haber denegado expresamente el consentimiento, de conformidad con lo establecido en el artículo 6.6 de la presente orden.

Por último, la acreditación del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 6.6.d) se realizará mediante declaración responsable del anexo III.B.3 referida a las cuentas individuales de la empresa solicitante. En otro caso, la declaración responsable podrá referirse a las cuentas consolidadas formuladas por la sociedad matriz a la que pertenezca; si bien deberá acompañarse de una carta de patrocinio en la que la sociedad matriz declare que prestará a la filial el apoyo financiero que, en su caso, necesite para ejecutar el proyecto o desarrollar la actividad a que se destina estas ayudas.

En el caso de las agrupaciones de personas jurídicas, deberán aportar las declaraciones responsables y los certificados indicados en los dos párrafos anteriores correspondientes a cada uno de sus miembros.

Además de lo anterior, los solicitantes deberán aportar la documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario establecidos para cada medida en el anexo I.

c) Parte C: Cumplimiento con la legislación y política ambiental. Se deberá aportar una declaración responsable, de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.C, incluyendo información sobre el cumplimiento del proyecto propuesto con la legislación nacional y de la UE en ámbitos tales como la protección del medio ambiente, la evaluación de impacto ambiental y el principio DNSH.

d) Parte D: Memoria Técnica y Financiera. Se deberá aportar una Memoria Técnica y Financiera, de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.D, con la descripción general del proyecto objeto de la subvención, incluyendo sus principales necesidades, objetivos, alcance y planificación de las actividades en las que se descompone. Asimismo, recogerá toda la información técnica y financiera necesaria para la evaluación de la solicitud según la metodología y criterios de valoración descritos en las bases reguladoras, en concreto, en los artículos 11 y 12 de la presente orden ministerial.

Toda la información relevante para evaluar el proyecto propuesto estará recogida en esta memoria. No obstante, el solicitante podrá adjuntar documentación adicional de apoyo que acredite o justifique la información recogida en la Memoria Técnica y Financiera, indicándose debidamente en cada sección de la misma los anexos que contienen tal información.

En el caso de los proyectos que se integren en las medidas 5 y 6 establecidas en el artículo 31.1.a) de la presente orden ministerial, en los que la adquisición se vaya a realizar mediante operaciones de arrendamiento financiero (leasing financiero), se detallará en la Memoria Técnica y Financiera la información sobre el procedimiento de

adquisición y todas las partes involucradas y se deberá adjuntar un borrador del contrato de *leasing*, de conformidad con los criterios específicos de elegibilidad establecidos en el anexo I.

Junto con la Memoria Técnica y Financiera, se deberá adjuntar el diagrama de Gantt del proyecto, de conformidad con el modelo D1 establecido, que estará disponible para su descarga en la sede electrónica del MITMA.

Asimismo, se deberá aportar, excepto en los proyectos que se integren en la línea de actuación 1, un Análisis Coste-Beneficio (ACB). Junto con el ACB, se deberá aportar la hoja de cálculo, de conformidad con el modelo D2 establecido, que estará disponible para su descarga en la sede electrónica del MITMA, cumplimentada con los datos empleados en el Análisis Coste-Beneficio.

En caso de que se aprecien contradicciones entre los datos contenidos en la Memoria Técnica y Financiera (parte D) y el formulario de solicitud (parte A), prevalecerán los datos contenidos en este último, salvo que el interesado manifieste lo contrario antes de la redacción de la propuesta de resolución provisional por parte del Comité Técnico de Valoración.

2. Además de la documentación especificada en este artículo, para formalizar la solicitud, cada solicitante, o en el caso de las agrupaciones de personas jurídicas, cada uno de sus miembros, deberá presentar toda la documentación señalada en las bases reguladoras, en concreto en el artículo 10.4 letras b), c), d), e), f), g) y h) de la presente orden ministerial.

Las declaraciones responsables a las que hace referencia el artículo 10.4.e) y g) se presentarán de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.B.3.

La aceptación a la que hace referencia el artículo 10.4.f) se presentará de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.B.4.

La declaración de ausencia de conflicto de intereses (DACI) a la que hace referencia el artículo 10.4 h) se cumplimentará de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.B.5.

Artículo 38. Instrucción.

El órgano competente para la instrucción del procedimiento será la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que se desarrollará cumpliendo con los hitos, fases y criterios de valoración establecidos en las bases reguladoras, en concreto en los artículos 11 y 12 de la presente orden ministerial.

De conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la presente orden ministerial, el detalle de los criterios de valoración, los subcriterios y las puntuaciones otorgadas a los mismos se establecen en el anexo II, mientras que las singularidades del criterio de Impacto y de sus subcriterios, así como sus respectivas puntuaciones, se detallan en el anexo I para cada una de las medidas.

Artículo 39. Resolución.

La presente convocatoria se resolverá mediante resolución de la persona titular del departamento ministerial, sin perjuicio de las delegaciones existentes en la materia, conforme a los plazos establecidos en las bases reguladoras de la convocatoria y en concreto, en el artículo 13 de la presente orden ministerial.

Artículo 40. Recursos.

Contra la resolución por la que se resuelva el procedimiento de concesión, que pondrá fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en los términos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, sin perjuicio de la posibilidad de interponer con carácter previo recurso potestativo de reposición de acuerdo con los artículos 123 y 124 de la

Ley 39/2015, de 1 de octubre de 2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

CAPÍTULO III

Justificación y control

Artículo 41. *Plazo de ejecución.*

1. El período de ejecución material de los proyectos, así como de los pagos reales y efectivos realizados con cargo a los mismos estará comprendido entre la fecha de publicación de esta convocatoria y el 31 de diciembre de 2025, sin perjuicio de lo establecido en las bases reguladoras, en relación con la prórroga del plazo de ejecución y modificación de la resolución, en el artículo 16.3 de la presente orden ministerial.

2. Los beneficiarios deberán acreditar el inicio de las actividades antes del 30 de junio de 2023 mediante la notificación oficial del inicio de los trabajos y la justificación del primer gasto incurrido de la inversión subvencionada, bien sea mediante factura o certificación de los trabajos.

Artículo 42. *Justificación.*

La justificación por parte de los beneficiarios de la realización de las actividades que conforman el proyecto deberá realizarse en los términos y condiciones previstos en el artículo 21 de las bases reguladoras.

Artículo 43. *Incumplimientos y reintegros.*

1. El régimen de incumplimientos y reintegros aplicable a la presente convocatoria se establece en las bases reguladoras, siendo de aplicación los artículos 23 y 24 de la presente orden ministerial.

2. De conformidad con el artículo 90 del Reglamento por el que se desarrolla la Ley General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, se entiende por devolución voluntaria aquella que es realizada por el beneficiario sin el previo requerimiento de la Administración.

Para poder realizar el ingreso correspondiente, será de aplicación lo establecido en la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 1 de febrero de 1996, por la que se aprueba la Instrucción de operatoria contable a seguir en la ejecución del gasto del Estado, modificada por la Orden HAP/336/2014, de 4 de marzo.

El interesado deberá informar de su intención de practicar una devolución voluntaria y su importe al servicio gestor concedente, y esperar la recepción del correspondiente documento de ingreso 069, para hacer efectivo el pago.

Artículo 44. *Información y publicidad.*

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pondrá a disposición de los solicitantes un servicio de información y soporte en la fase de preparación de las solicitudes.

El canal de acceso y el procedimiento en el que se basará el servicio de soporte se publicará en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. La publicidad de las subvenciones concedidas se llevará a cabo a través del sitio web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (www.mitma.es), de la Base de Datos Nacional de Subvenciones y del «Boletín Oficial del Estado», conforme a lo establecido en el artículo 26 de la presente orden ministerial.

Disposición adicional primera. *Régimen de recursos.*

1. Contra las bases reguladoras contenidas en el título I de esta orden Ministerial se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses desde su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional.

2. Contra la resolución de la convocatoria contenida en el título II de la presente orden, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses desde de la publicación en el «Boletín Oficial del Estado», sin perjuicio de la posibilidad de interponer, si procede, recurso potestativo de reposición ante el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Disposición adicional segunda. *Delegación de competencias.*

Se delega la competencia para iniciar el procedimiento de reintegro que el ordenamiento jurídico atribuye al órgano concedente en el órgano instructor.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta en virtud de las competencias exclusivas que la Constitución Española atribuye al Estado en materia de obras públicas de interés general en el artículo 149.1, cláusula 24.^a, en materia de marina mercante, puertos de interés general y aeropuertos de interés general en el artículo 149.1, cláusula 20.^a, así como en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma establecida en el artículo 149.1, cláusula 21.^a

Asimismo, la presente orden encuentra amparo en la competencia exclusiva del Estado que la Constitución Española, en el artículo 149.1, cláusula 13.^a, le otorga en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, en particular, la actividad económica relacionada con el sector del transporte.

Disposición final segunda. *Salvaguardia del rango no reglamentario.*

Las disposiciones incluidas en el título II de la presente orden, relativas a la primera convocatoria de subvenciones, no tienen el carácter de norma reglamentaria sino de acto administrativo.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente orden ministerial entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Sin perjuicio de lo anterior, en ningún caso se otorgarán las subvenciones reguladas en la presente orden antes de que la Comisión Europea adopte o deba considerarse que ha adoptado una decisión autorizando las mismas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Madrid, 21 de abril de 2022.–La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez Jiménez.

ANEXO I

Proyectos financiables, costes subvencionables e intensidad de las subvenciones¹

Línea de Actuación 1. Interoperabilidad ferroviaria		45 M€
M1: Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) a bordo		12 M€
Proyectos financiables	Los siguientes proyectos en locomotoras de transporte de mercancías serán financiables: ▪ Proyectos con un prototipo ya desarrollado que solo incluyen la implementación del sistema ERTMS en locomotoras nuevas y existentes (equipos de serie). ▪ Proyectos que incluyen la realización y desarrollo de un prototipo y la instalación del sistema ERTMS B3 en locomotoras nuevas y existentes.	
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	▪ Empresas ferroviarias de transporte de mercancías ▪ Empresas propietarias o poseedoras de material tractor destinado al transporte de mercancías. ▪ Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales: ▪ En el caso de empresas ferroviarias de transporte de mercancías: la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad. ▪ En el caso de empresas propietarias o poseedoras de material tractor destinado al transporte de mercancías: el certificado de inscripción en el Registro Especial Ferroviario indicando que se trata de material rodante en activo.	
Costes subvencionables	Se cubrirán las siguientes categorías de costes subvencionables: ▪ Ingeniería – diseño de sistemas ▪ Material - Hardware – incluyendo EVC, Antenas, Interfaz Conductor-Máquina (DMI), cableado, incluida su instalación. ▪ Material – Software - Testeo – Verificación del subsistema y procedimiento de autorización ▪ Gestión de proyecto Podrán ser objeto de subvención las siguientes actividades: ▪ Adaptación: Instalación de equipamiento compatible con ERTMS Baseline 3 (B3) (hardware, software, radio comunicación clase A en el caso de ERTMS Nivel 2) en vehículo(s) existentes ya en operación y no equipados con ERTMS. ▪ Mejora: Instalación de equipamiento compatible con ERTMS Baseline 3 (B3) (hardware, software, radio comunicación clase A en el caso de ERTMS Nivel 2) en vehículo(s) existentes ya en operación y equipados con ERTMS. ▪ Ajuste: Instalación de equipamiento compatible con ERTMS Baseline 3 (B3) (hardware, software, radio comunicación clase A en el caso de ERTMS Nivel 2) en nuevos vehículos en el momento de su fabricación.	
Intensidad subvención	▪ El porcentaje de financiación sobre los costes subvencionables será del 50%.	
Importe mínimo de la subvención	▪ La subvención mínima por proyecto será de 500.000 euros.	

¹ No todos los costes subvencionables tienen asociado un coste de referencia. Solo se han establecido aquellos costes de referencia más relevantes para asegurar la eficiencia de la utilización de los fondos públicos.

Costes unitarios de referencia	Los costes de referencia según la tipología de proyectos son los siguientes:			
	Objetivo	Medida	Ámbito de aplicación	Máximo
	Adaptación	Prototipo	Internacional	2.509.000 €
			Nacional	1.352.000 €
		Serie	Internacional	255.000 €
			Nacional	273.000 €
	Mejora	Prototipo	Internacional	1.683.000 €
			Nacional	907.000 €
		Serie	Internacional	130.000 €
			Nacional	139.000 €
Ajuste en nueva locomotora			100.000 €	
Criterios específicos de elegibilidad	- Las inversiones objeto de la subvención tendrán como destino la prestación de servicios en la red ferroviaria de interés general (RFIG). - Los vehículos deberán disponer de autorización para circular por la red española.			
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	071- Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS)	Porcentaje de contribución a objetivos climáticos (%)	Porcentaje de contribución a objetivos medioambientales (%)	
		40%	40%	
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	071- Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS)	Porcentaje de contribución a objetivos digitales (%)		
		100%		
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida				
Impacto	11: Tamaño del proyecto e impacto en el sector			
	Proyectos con un prototipo ya desarrollado que solo incluyen la implementación del sistema ERTMS en locomotoras nuevas y existentes (equipos de serie).			
	0 puntos: de 1 a 8 unidades 5 puntos: de 9 a 19 unidades 10 puntos: 20 o más unidades			
	Para estimar el número de unidades se utilizará la fórmula $M + 2NI$ donde M = número de locomotoras a actualizar a B3 y NI = número de locomotoras con nueva implementación del sistema ERTMS B3.			
	Solo aquellas propuestas que instalen ERTMS Baseline3 (B3) nivel 2 o nivel 3 serán elegibles para la puntuación máxima de 10 puntos. La implementación ERTMS B3 nivel 1 significa obtener un máximo de 5 puntos.			
	En el caso de que una propuesta comprenda unidades que instalen ERTMS Baseline (B3) nivel 2 o 3, podrá obtener la máxima puntuación.			
	Proyectos que incluyen la realización y desarrollo de un prototipo y la instalación del sistema ERTMS B3 en locomotoras nuevas y existentes.			
	5 puntos: Por la instalación del prototipo en la primera locomotora 5 puntos (adicionales): Por la implementación en serie del prototipo desarrollado en 5 o más unidades.			
	Solo serán elegibles aquellos prototipos desarrollados para ERTMS Baseline3 (B3) nivel 2.			

	No se hará ninguna distinción entre un prototipo B3 desarrollado para una nueva implementación o un prototipo desarrollado para actualizar a B3. Las propuestas que incluyan ambos tipos de proyectos podrán sumar los puntos correspondientes hasta un máximo de 10 puntos. ▪ I2: Demanda atendida por el solicitante Km medios recorridos por las locomotoras de mercancías sujetas a la subvención: 0 puntos: hasta 66.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) 2,5 puntos: entre 66.000 y 90.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) 5 puntos: más de 90.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) ▪ I3: Efecto tractor de la inversión 7,5 puntos
--	--

M2.1: Acciones que eliminen las barreras para la interoperabilidad ferroviaria de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETIs): Sistemas de reducción de ruido en material rodante		1,5 M€						
Proyectos financiables	▪ Instalación de sistemas de reducción de ruido para vagones mediante la sustitución de sistemas de frenos de fundición por bloques compuestos tipo LL en vagones S y SS.							
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	▪ Empresas propietarias o poseedoras de vagones destinados al transporte de mercancías. ▪ Empresas ferroviarias de transporte de mercancías ▪ Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales: ▪ En el caso de empresas ferroviarias de transporte de mercancías: la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad ▪ En el caso de empresas propietarias o poseedoras de vagones destinados al transporte de mercancías: el certificado de inscripción en el Registro Especial Ferroviario indicando que se trata de material rodante en activo.							
Costes subvencionables	La contribución del programa para proyectos que apoyen la reducción del ruido en los vagones de mercancías por ferrocarril debe cubrir las siguientes categorías de costes subvencionables: ▪ Reemplazo de sistemas de frenos de hierro fundido con bloques compuestos tipo LL en vagones S y SS. ▪ Para el vagón tipo S: ○ Material - zapatas de freno ○ Trabajo - instalación de zapatas de freno ○ Repperfilado de ruedas ○ Prueba de freno ○ Nuevas marcas en el vagón ▪ Para el vagón tipo SS: ○ Material - zapatas de freno ○ Material - cilindro de freno / válvula cilindro de freno ○ Trabajo - instalación de zapatas de freno ○ Trabajo - cilindro de freno / válvula cilindro de freno ○ Repperfilado de ruedas ○ Prueba de freno ○ Nuevas marcas en el vagón Deberá justificarse el tipo y número de lote del bloque de material compuesto instalado en el vagón de mercancías, así como el tipo de vagón y número de matrícula en el Registro Nacional de Vehículos.							
Intensidad subvención sobre costes subvencionables²	▪ El porcentaje de financiación sobre los costes subvencionables será del 40%							
Importe mínimo de subvención por proyecto	▪ La subvención mínima por proyecto será de 100.000€							
Costes unitarios de referencia	Los costes de referencia son los siguientes <table><tr><th>Tipo de vagón</th><th>Coste por unidad (€)</th></tr><tr><td>Tipo S</td><td>1.456</td></tr><tr><td>Tipo SS</td><td>3.506</td></tr></table>		Tipo de vagón	Coste por unidad (€)	Tipo S	1.456	Tipo SS	3.506
Tipo de vagón	Coste por unidad (€)							
Tipo S	1.456							
Tipo SS	3.506							
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado climático							

² En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado digital
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida	
Impacto	▪ I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector 0 puntos: N° Unidades (Uds) en vagones S + 2,4*N° Unidades (Uds) en vagones SS = 200 o menos 5 puntos: N° Uds en vagones S + 2,4*N° Uds en vagones SS más de 200 10 puntos: N° Uds en vagones S + 2,4*N° Uds en vagones SS más de 300 ▪ I2: Demanda atendida por el solicitante Km medios recorridos por los vagones sujetos a la subvención: 0 puntos: hasta 36.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) 2,5 puntos: entre 36.000 y 49.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) 5 puntos: más de 49.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) ▪ I3: Efecto tractor de la inversión 7,5 puntos

M2.2: Acciones que eliminan las barreras para la interoperabilidad ferroviaria de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETIs): Instalación de ejes de ancho variable en vagones de transporte de mercancías.		4,5 M€
Proyectos financiables	La instalación de sistemas automáticos de ejes de ancho variable en vagones de mercancías por ferrocarril capaces de operar en ancho ibérico y estándar (UIC) y que cumplan los siguientes requisitos de la ETI: - Los ejes deben tener el certificado EAVM 1.0 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. - El tipo de vagones debe ser: - Vagones plataforma portacontenedores MMC3 - Vagones plataforma portavehículos LTF - Los ejes adquiridos se utilizarán para ruedas de diámetro 920 mm y 760 mm	
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	- Empresas propietarias o poseedoras de vagones destinados al transporte de mercancías. - Empresas ferroviarias de transporte de mercancías - Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales: - En el caso de empresas ferroviarias de transporte de mercancías: la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad - En el caso de empresas propietarias o poseedoras de vagones destinados al transporte de mercancías: el certificado de inscripción en el Registro Especial Ferroviario indicando que se trata de material rodante en activo.	
Costes subvencionables	La contribución del programa para proyectos que instalen ejes de ancho variable en vagones de transporte ferroviario de mercancías debe cubrir las siguientes categorías de costes subvencionables: - Material: ejes de ancho variable - Mano de obra: instalación de ejes de ancho variable - Pruebas de ejes - Nuevas marcas en el vagón - Proceso de certificación - Evaluación y valoración de riesgos - Tasas de autorización Deberá justificarse el número de eje, tipo de vagón y matrícula en la AESF (Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria).	
Intensidad subvención sobre costes subvencionables³	El porcentaje de financiación sobre los costes subvencionables será del 40%	
Importe mínimo de subvención por proyecto	La subvención mínima por proyecto será de 500.000€	
Costes unitarios de referencia	Los costes de referencia por eje son 16.000 €	

³ En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado climático
Etiquetado digital (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado climático
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida	
Impacto	▪ I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector 0 puntos: hasta 75 unidades (ejes) 5 puntos: más de 75 unidades (ejes) 10 puntos: más de 125 unidades (ejes) ▪ I2: Demanda atendida por el solicitante Km medios recorridos por los vagones en los que se instalan los ejes sujetos a la subvención: 0 puntos: hasta 36.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) 2,5 puntos: entre 36.000 y 49.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) 5 puntos: más de 49.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) ▪ I3: Efecto tractor de la inversión 7,5 puntos

M2.3: Acciones que eliminen las barreras para la interoperabilidad ferroviaria de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETIs): Adaptación de locomotoras a varias tensiones de trabajo.		12 M€
Proyectos financiables	La adaptación de las locomotoras eléctricas de tensión simple en CC (corriente continua) 3 kV CC a tensión dual 3 kV CC y 25 kV CA (corriente alterna) 50 Hz. La flota de locomotoras sujetas a transformación será de la siguiente serie: a. S / 253 b. S / 601 El resto de los modelos cuentan con tracción diésel o eléctrica y no tienen posibilidad de adaptación.	
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	▪ Empresas propietarias o poseedoras de locomotoras destinadas al transporte de mercancías. ▪ Empresas ferroviarias de transporte de mercancías ▪ Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales: ▪ En el caso de empresas ferroviarias de transporte de mercancías: la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad ▪ En el caso de empresas propietarias o poseedoras de material tractor destinado al transporte de mercancías: el certificado de inscripción en el Registro Especial Ferroviario indicando que se trata de material rodante en activo.	
Costes subvencionables	La contribución del programa para proyectos que apoyen la adaptación de locomotoras a varias tensiones de alimentación debe cubrir las siguientes categorías de costes subvencionables: ▪ Coste de inversión para adaptar locomotoras para trabajar a diferentes tensiones en la red nacional y europea, al menos doble tensión a 3 kV CC y 25 kV CA 50 Hz. ○ Obras- adecuación de locomotoras ○ Servicios de ingeniería ○ Tasas de homologación y autorización Deberá justificarse el tipo de locomotora y matrícula en la AESF (Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria).	
Intensidad subvención sobre costes subvencionables⁴	▪ El porcentaje de financiación sobre los costes subvencionables será del 50%	
Importe mínimo de subvención por proyecto	▪ La subvención mínima por proyecto será de 500.000€	
Costes unitarios de referencia	Los costes de referencia por unidad son 1.800.000 €	
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado climático	

⁴ En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado digital
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida	
Impacto	▪ I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector 2,5 puntos por locomotora hasta un máximo de 10 puntos ▪ I2: Demanda atendida por el solicitante Km medios recorridos por las locomotoras de mercancías sujetas a la subvención: 0 puntos: hasta 66.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) 2,5 puntos: entre 66.000 y 90.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) 5 puntos: más de 90.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) ▪ I3: Efecto tractor de la inversión 7,5 puntos

M3. Innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras.		15 M€
Proyectos financiables	Proyecto de innovación, desarrollo, integración y homologación de un sistema de ejes de ancho variable en locomotoras de mercancías.	
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	No se establecen requisitos adicionales para esta medida.	
Costes subvencionables	- El proyecto para el desarrollo de ejes de ancho variable en locomotoras de mercancías por ferrocarril podrá cubrir las siguientes categorías de costes subvencionables: - Costes de Ingeniería para los distintos tipos de bogies, frenos y disco. - Diseño y desarrollo de un sistema de Eje Ancho Variable en Tracción tipo OGI - Fabricación y desarrollo de prototipos de locomotora con eje de ancho variable. - Fabricación y montaje prototipos de eje - Costes de pruebas experimentales: ensayos de laboratorio y test de ejes - Proyectos de adaptación del cambiador actual para la compatibilidad con eje tractor - Desarrollo y pruebas en vía de un sistema de ejes variables en locomotoras - Obtención de la certificación y homologación	
Intensidad subvención sobre costes subvencionables ⁵	- En cumplimiento del régimen de Ayudas de Estado, la intensidad máxima será del 50%, que podrán aumentarse hasta un máximo del 80 % de los costes subvencionables, como se indica a continuación: a) 10% medianas empresas y 20% pequeñas empresas; b) 15% si se cumple alguna de las siguientes condiciones: - Que el proyecto implique una colaboración efectiva: - Entre empresas, al menos una de las cuales sea una PYME, o se desarrolle en al menos dos Estados Miembros, o en un Estado Miembro y en una Parte Contratante en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE), y que ninguna empresa corra por sí sola con más del 70 % de los costes subvencionables, o - Entre una empresa y uno o varios organismos de investigación y difusión de conocimientos, asumiendo estos como mínimo el 10 % de los costes subvencionables y teniendo derecho a publicar los resultados de su propia investigación. - Que los resultados del proyecto se difundan ampliamente por medio de conferencias, publicaciones, bases de libre acceso o programas informáticos gratuitos o de fuente abierta.	
Importe mínimo de subvención por proyecto	500.000 €	

⁵ En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

Costes unitarios de referencia	Actividad	Coste de referencia
	Diseño y desarrollo de un sistema de Eje de Ancho Variable en Tracción.	1.000.000 €
	Fabricación y desarrollo de prototipos de locomotora con eje ancho variable:	5.000.000 - 7.500.000 €
	Montaje de prototipos de eje	1.000.000 €
	Desarrollo de ingeniería para los distintos tipos de bogies, frenos y disco.	2.000.000 €
	Ensayos en laboratorio	900.000 €
	Proyectos de adaptación del cambiador actual para la compatibilidad con eje tractor	500.000 €
	Desarrollo y pruebas en vía de un sistema de ejes variables en locomotoras	1.000.000 €
	Obtención de la certificación y homologación:	500.000 € - 700.000 €
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado climático	
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado digital	
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida		
Impacto	▪ I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector. Este subcriterio aporta un máximo de 10 puntos: Grado de madurez de la tecnología empleada como base para el eje de rodadura desplazable	
	▪ 2 puntos: para el diseño ▪ 4 puntos adicionales: si además del diseño incluye la fabricación del sistema ▪ 2 puntos adicionales: si además del diseño y fabricación incluye ensayos de laboratorio del sistema ▪ 2 puntos adicionales: en el caso de incluir el proceso completo (todos los niveles)	
	▪ I2: Demanda atendida por el solicitante. Este subcriterio aporta un máximo de 5 puntos: Compatibilidad del sistema con los cambiadores de la RFIG y "Productos en materia de Sistemas de ejes y cambio de ancho ya protegidos"	
	▪ 0 puntos: Cambiador no compatible ▪ 4 puntos: Cambiador compatible ▪ 1 punto adicional: en el caso de Productos en materia de Sistemas de ejes y cambio de ancho ya protegidos	
	▪ I3: Efecto tractor de la inversión 7,5 puntos	

Línea de Actuación 2. Fomento de la intermodalidad del transporte		75 M€
M4: Construcción, adaptación o mejora de cargaderos y terminales intermodales ferrocarril-carretera, y sus conexiones terrestres		75 M€
Proyectos financiados	- Proyectos para mejorar las terminales ferroviarias existentes: - Proyectos para la construcción de nuevas terminales ferroviarias.	
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	- Empresas privadas de cualquier sector que dispongan o puedan disponer de una terminal ferroviaria de carga en España, conectada a la red ferroviaria de interés general (RFIG). - Empresas privadas que hayan obtenido o puedan obtener una concesión para operar una terminal ferroviaria (propiedad de un organismo público o privado), de acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, por el cual asumen la gestión y explotación de las instalaciones. - Empresas públicas que operen una terminal ferroviaria, de acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, por el cual asumen la gestión y explotación de las instalaciones. - Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales: - En el caso de empresas privadas de cualquier sector que dispongan de una terminal ferroviaria de carga en España, conectada a la red ferroviaria de interés general (RFIG): el Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) del administrador de la infraestructura. - En el caso de empresas privadas que hayan obtenido una concesión para operar una terminal ferroviaria: el Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) del administrador de la infraestructura. - En el caso de empresas públicas que operen una terminal ferroviaria: el Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) del administrador de la infraestructura.	
Costes subvencionables	- Coste de proyectos de infraestructura de última milla: incluye aquellos costes de última milla de la cadena logística hasta alcanzar el destino: - Conexión con la red ferroviaria de interés general (RFIG): ramal desde el apartadero o terminal hasta la red ferroviaria de interés general (RFIG), incluidos los costes de construcción (reemplazo o construcción de un nuevo ramal). - Adecuación de vías interiores a ancho estándar: equipamiento y adaptación de la infraestructura existente a ancho estándar. - Vías de maniobra o estacionamiento. - Coste de inversión en sistemas de seguridad, control y señalización orientados a incrementar la eficiencia y/o sostenibilidad de terminales (aplicable a nuevas terminales conectadas a la red ferroviaria de interés general (RFIG) en una ubicación relevante). - Estos costes incluyen: - La redacción de los proyectos de construcción. - La ejecución de las obras contempladas en el proyecto. - La asistencia técnica necesaria para la dirección de obra y coordinación de prevención de riesgos laborales. - Costes de inversión en estudios y proyectos relacionados con la implementación y análisis de la inversión para su ejecución inmediata, y, en su caso, dirección de obra. - Los costes relacionados con edificios, oficinas, grúas y equipamiento auxiliar no serán elegibles.	

Intensidad subvención sobre costes subvencionables ⁶	▪ 40% ▪ En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit												
Importe mínimo de subvención por proyecto	▪ 200.000€												
Costes unitarios de referencia	▪ Los costes unitarios de referencia tendrán los siguientes valores: <table><tr><th>Proyecto</th><th>Coste de referencia</th></tr><tr><td>Ejecución de conexión ferroviaria con la RFIG: plataforma, 1 vía única en ancho mixto, electrificada, señalización y aparatos de vía</td><td>4.000.000 €/ km vía</td></tr><tr><td>Ejecución infraestructura ferroviaria del área intermodal: plataforma, 1 vía de carga/ descarga, 1 vía de expedición/ recepción, instalaciones ferroviarias y aparatos de vía</td><td>2.200.000 €/ km vía</td></tr><tr><td>Ampliación de longitud de vía: vía única de ancho ibérico sobre balasto con traviesa polivalente, instalaciones, electrificación y plataforma de vía:</td><td>1.065€ / m (no incluye aparatos de vía)</td></tr><tr><td>Implementación de ancho UIC (en terminales de ancho ibérico): 1 vía de ancho mixto carga/ descarga estuchada, 1 vía de ancho mixto sobre balasto de expedición/ recepción, electrificación y señalización ferroviaria en vía única</td><td>1.700€/ m vía (no incluye aparatos de vía)</td></tr></table>			Proyecto	Coste de referencia	Ejecución de conexión ferroviaria con la RFIG: plataforma, 1 vía única en ancho mixto, electrificada, señalización y aparatos de vía	4.000.000 €/ km vía	Ejecución infraestructura ferroviaria del área intermodal: plataforma, 1 vía de carga/ descarga, 1 vía de expedición/ recepción, instalaciones ferroviarias y aparatos de vía	2.200.000 €/ km vía	Ampliación de longitud de vía: vía única de ancho ibérico sobre balasto con traviesa polivalente, instalaciones, electrificación y plataforma de vía:	1.065€ / m (no incluye aparatos de vía)	Implementación de ancho UIC (en terminales de ancho ibérico): 1 vía de ancho mixto carga/ descarga estuchada, 1 vía de ancho mixto sobre balasto de expedición/ recepción, electrificación y señalización ferroviaria en vía única	1.700€/ m vía (no incluye aparatos de vía)
Proyecto	Coste de referencia												
Ejecución de conexión ferroviaria con la RFIG: plataforma, 1 vía única en ancho mixto, electrificada, señalización y aparatos de vía	4.000.000 €/ km vía												
Ejecución infraestructura ferroviaria del área intermodal: plataforma, 1 vía de carga/ descarga, 1 vía de expedición/ recepción, instalaciones ferroviarias y aparatos de vía	2.200.000 €/ km vía												
Ampliación de longitud de vía: vía única de ancho ibérico sobre balasto con traviesa polivalente, instalaciones, electrificación y plataforma de vía:	1.065€ / m (no incluye aparatos de vía)												
Implementación de ancho UIC (en terminales de ancho ibérico): 1 vía de ancho mixto carga/ descarga estuchada, 1 vía de ancho mixto sobre balasto de expedición/ recepción, electrificación y señalización ferroviaria en vía única	1.700€/ m vía (no incluye aparatos de vía)												
Criterios específicos de elegibilidad	▪ La actividad deberá realizarse en un cargadero o terminal ferroviaria que ya esté conectada a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) o, en caso de nuevas instalaciones o instalaciones no conectadas a la RFIG, que vaya estarlo en el futuro. ▪ El solicitante deberá presentar un plan de ejecución (cronograma de actividades) que garantice que la actividad se completará antes del 31/12/2025.												
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ 079- Transporte multimodal (no urbano)	▪ Porcentaje de contribución a objetivos climáticos (%) 40%	▪ Porcentaje de contribución a objetivos medioambientales (%) 40%										
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado digital												

⁶ En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

Singularidades del criterio de Impacto para esta medida	
Impacto	- I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector - Proyectos para la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias en terminales ferroviarias y puntos de carga: 2,5 puntos: provisión de 500 metros o más de longitud de vía útil. 5 puntos: provisión de 740 metros o más de longitud de vía útil. 10 puntos: provisión de 1500 metros o más de longitud útil. - Proyectos para la mejora de infraestructuras ferroviarias relacionadas con la implantación de ancho estándar (UIC) en terminales ferroviarias y puntos de carga existentes: 0 puntos: para la implantación de menos de 500 metros (longitud útil total). 5 puntos: para la implantación de 500 metros o más (longitud útil total). 10 puntos: para la implantación de 740 metros o más (longitud útil total). - Proyectos para la mejora de instalaciones o infraestructuras ferroviarias* en terminales ferroviarias existentes y puntos de carga no relacionados con la provisión de ancho estándar (UIC): 2,5 puntos: 1 mejora. 5 puntos: 2 mejoras. 10 puntos: 3 o más mejoras. *Las mejoras incluyen actividades relacionadas con la electrificación, el aumento del número de vías, el aumento de la longitud de vía útil o el aumento de equipamiento. No se considerarán inversiones en mantenimiento. Las propuestas que incluyan más de un tipo de proyecto podrán sumar los puntos correspondientes hasta un máximo de 10 puntos.
	- I2: Demanda atendida por el solicitante - Para evaluar este apartado se utilizarán los datos de previsiones de tráfico (toneladas netas, operaciones) correspondientes al año inmediatamente posterior al de la finalización de las actuaciones previstas. - Proyectos para la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias en terminales ferroviaria y cargaderos: 0 puntos: menos de 20.000 toneladas netas al año (tráfico esperado). 2,5 puntos: de 20.000 toneladas netas al año a 408.000 toneladas netas al año (tráfico esperado). 5 puntos: más de 408.000 toneladas netas al año (tráfico esperado). - Proyectos para la mejora de infraestructuras ferroviarias relacionados con la implantación de ancho estándar (UIC) en terminales ferroviarias y puntos de carga existentes: 0 puntos: si las inversiones resultan en una pérdida de competitividad (medida en operaciones de trenes y toneladas netas al año). 4 puntos: si las inversiones mantienen el número de trenes operando o las toneladas netas al año. 5 puntos: si las inversiones resultan en un incremento del 10% en operaciones de trenes o las toneladas netas al año. - Proyectos para la mejora de infraestructuras ferroviarias en terminales ferroviarias y puntos de carga existentes: 0 puntos: Si las inversiones realizadas resultan en un descenso o mantenimiento del número de trenes operados o las toneladas netas al año. 5 puntos: Si las inversiones resultan en un incremento del 10% en operaciones de trenes o las toneladas netas al año. Las propuestas que incluyan más de un tipo de proyecto podrán sumar los puntos correspondientes hasta un máximo de 5 puntos. - I3: Efecto tractor de la inversión

	▪ Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio ▪ 0 puntos: $B/C < 1$ (no elegible) ▪ 1,25 puntos: $1 \leq B/C < 1,5$ ▪ 2,5 puntos: $B/C \geq 1,5$ ▪ Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB) ▪ 0 puntos: $RDF < 20\%$ o $RDF > 45\%$ ▪ 5 puntos: $20\% \leq RDF \leq 45\%$ En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.
--	---

Línea de Actuación 3. Modernización de material ferroviario de mercancías		125 M€
M5: Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de vagones para el transporte ferroviario de mercancías, incluido el necesario para el establecimiento de servicios de autopistas ferroviarias		55 M€
Proyectos financiables	▪ Proyectos de adquisición o adecuación de vagones destinados al transporte de mercancías en la red ferroviaria de interés general: ○ Vagones para la prestación de servicios de autopista ferroviaria ○ Vagones convencionales (intermodales incluidos)	
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	▪ Empresas ferroviarias de transporte de mercancías ▪ Empresas propietarias o poseedoras de vagones destinados al transporte de mercancías. ▪ Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales: ▪ En el caso de empresas ferroviarias de transporte de mercancías: la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad. ▪ En el caso de empresas propietarias o poseedoras de vagones destinados al transporte de mercancías: el certificado de inscripción en el Registro Especial Ferroviario indicando que se trata de material rodante en activo.	
Costes subvencionables	▪ Será subvencionable el coste de adquisición, directa o por medio de operaciones de arrendamiento financiero (leasing financiero), de: - Vagones para la prestación de servicios de autopistas ferroviarias - Vagones convencionales ▪ El importe máximo subvencionable no superará el valor de mercado del activo arrendado. ▪ Los elementos incluidos son: - Equipo estructural y operativo - Sistemas de freno con bloques compuestos tipo LL ○ Material - zapatas de freno ○ Trabajo - instalación de zapatas de freno ○ Reperfilado de ruedas ○ Prueba de freno ○ Nuevas marcas en el vagón - Instalación de ejes de ancho variable	
Intensidad subvención sobre costes subvencionables⁷	▪ El porcentaje de financiación sobre los costes elegibles será del 50% ▪ En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit	
Importe mínimo de subvención por proyecto	▪ La subvención mínima por proyecto será de 2.000.000€	

⁷ En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

Costes unitarios de referencia	Los costes de referencia son los siguientes <table border="1" data-bbox="611 371 1252 555"> <tr> <th>Tipo de vagón</th><th>Coste por unidad (€)</th></tr> <tr> <td>Vagón para la prestación de servicios de autopista ferroviaria</td><td>220.000 €</td></tr> <tr> <td>Vagón convencional</td><td>140.000 €</td></tr> </table>	Tipo de vagón	Coste por unidad (€)	Vagón para la prestación de servicios de autopista ferroviaria	220.000 €	Vagón convencional	140.000 €
Tipo de vagón	Coste por unidad (€)						
Vagón para la prestación de servicios de autopista ferroviaria	220.000 €						
Vagón convencional	140.000 €						
Criterios específicos de elegibilidad	- Las inversiones objeto de la subvención tendrán como destino la prestación de servicios en la red ferroviaria de interés general (RFIG). - Los vehículos deberán disponer de autorización para circular por la red española. - Los vagones deberán estar matriculados por primera vez en España a nombre del beneficiario de la subvención, salvo en el caso de leasing en los que podrán estar registrados a nombre de la empresa arrendadora. - La fecha de factura de compraventa y fecha de registro serán posteriores a la fecha de registro de la solicitud de la subvención. El pago del precio del vagón, incluido el abono de posibles cantidades a cuenta o bajo cualquier otro concepto, deberá ser realizado con posterioridad a la fecha de registro de la solicitud de la subvención. - En el caso de adquisición mediante operaciones de arrendamiento financiero (leasing financiero), el contrato deberá tener una duración mínima de dos años y deberá figurar como arrendatario del mismo el solicitante de la subvención. Además, se incluirá expresamente en el contrato que la empresa arrendadora repercutirá el total de la subvención recibida en las cuotas del arrendatario, con anterioridad a la finalización del periodo de ejecución de los proyectos de conformidad a lo establecido en la resolución de concesión, en la reducción bien de las cuotas o bien del principal pendiente de pago por parte del arrendatario, a elección de este último.						
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	No dispone de etiquetado climático						
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	No dispone de etiquetado digital						
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida							
Impacto	- I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector 0 puntos: hasta 30 unidades 3,5 puntos: entre 31 y 60 unidades 7 puntos: 61 unidades o más 3 puntos adicionales: propuestas con más del 50% de las unidades para la prestación de servicios de autopistas ferroviarias - I2: Demanda atendida por el solicitante Km medios recorridos por los vagones sujetos a la subvención: 0 puntos: hasta 36.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) 2,5 puntos: entre 36.000 y 49.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) 5 puntos: más de 49.000 km/año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) En el supuesto de adquisición de nuevos vagones se tomará como referencia los kilómetros recorridos por vagones similares de la entidad solicitante.						

	▪ I3: Efecto tractor de la inversión ▪ Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio ▪ 0 puntos: $B/C < 1$ (no elegible) ▪ 1,25 puntos: $1 \leq B/C < 1,5$ ▪ 2,5 puntos: $B/C \geq 1,5$ ▪ Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB) ▪ 0 puntos: $RDF < 25\%$ o $RDF > 55\%$ ▪ 5 puntos: $25\% \leq RDF \leq 55\%$ En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.
--	---

M6. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de material tractor ferroviario con otro material que utilice combustibles alternativos como el hidrógeno o la electricidad.		70 M€
Proyectos financiados	- Proyectos de apoyo a la adquisición de locomotoras de mercancías eléctricas. - Proyectos de apoyo a la adquisición de locotractores eléctricos de mercancías. - Proyectos de apoyo a la adquisición de locomotoras duales de mercancías eléctricas equipadas con baterías de hidrógeno. - Proyectos para la remotorización o adaptación de motores propulsados por combustible diésel a otros propulsados por electricidad y/o hidrógeno. Las locomotoras objeto de remotorización o adaptación deben operar en la red ferroviaria de interés general (RFIG). - La flota de locomotoras sujetas a la adaptación o transformación podrá ser de los siguientes tipos: - Locomotoras diésel de línea principal - Locomotoras/ loco-tractores diésel de maniobras	
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	- Empresas ferroviarias públicas y privadas de transporte de mercancías - Empresas propietarias o poseedoras de material tractor destinado al transporte de mercancías. - Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales: - En el caso de empresas ferroviarias de transporte de mercancías: la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad. - En el caso de empresas propietarias o poseedoras de material tractor destinado al transporte de mercancías: el certificado de inscripción en el Registro Especial Ferroviario indicando que se trata de material rodante en activo.	
Costes subvencionables	- Será subvencionable el coste de adquisición, directa o por medio de operaciones de arrendamiento financiero (leasing financiero), de nuevas locomotoras y locotractores propulsados por energías alternativas. - El importe máximo subvencionable no superará el valor de mercado del activo arrendado. - Los proyectos para la renovación o adecuación de material tractor ferroviario con otro material que utilice como combustible el hidrógeno o la electricidad deberán cubrir las siguientes categorías de costes subvencionables: - Obras relacionadas con la adecuación de locomotoras de mercancías - Servicios de ingeniería relacionados con el diseño y desarrollo de tecnología y equipamiento - Obras y proyectos para la instalación de tecnología en trenes nuevos o existentes - Costes del desplazamiento de la locomotora a taller - Tasas de homologación y autorización - Gestión de proyectos	
Intensidad subvención sobre costes subvencionables⁸	40% - En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit El importe máximo de subvención será de 15.000.000 € por empresa y por proyecto, en el marco de esta medida en cumplimiento del régimen de Ayudas de Estado.	

⁸ En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

Importe mínimo de subvención por proyecto	2.000.000€										
Costes de referencia unitarios	Los costes unitarios de referencia presentan los siguientes valores: <table><tr><td>Proyecto</td><td>Coste de referencia</td></tr><tr><td>Locomotoras duales</td><td>5 M€ - 6 M€</td></tr><tr><td>Locomotoras de línea principal</td><td>3 M€ - 6 M€</td></tr><tr><td>Coste tren de hidrógeno</td><td>6,9 M€</td></tr></table>			Proyecto	Coste de referencia	Locomotoras duales	5 M€ - 6 M€	Locomotoras de línea principal	3 M€ - 6 M€	Coste tren de hidrógeno	6,9 M€
Proyecto	Coste de referencia										
Locomotoras duales	5 M€ - 6 M€										
Locomotoras de línea principal	3 M€ - 6 M€										
Coste tren de hidrógeno	6,9 M€										
Criterios específicos de elegibilidad	- Las inversiones subvencionadas estarán ligadas a la prestación de servicios en la red ferroviaria de interés general (RFIG) e itinerarios transfronterizos. - Los vehículos deberán disponer de autorización para circular por la red española. - Las locomotoras y locotractores propulsadas por energías alternativas deberán estar matriculadas por primera vez en España a nombre del beneficiario de la subvención, salvo en los casos de leasing en los que podrán estar registradas a nombre de la empresa arrendadora. - La fecha de factura de compraventa y fecha de registro serán posteriores a la fecha de registro de la solicitud de la subvención. El pago del precio del vehículo, incluido el abono de posibles cantidades a cuenta o bajo cualquier otro concepto, deberá ser realizado con posterioridad a la fecha de registro de la solicitud de la subvención. - En el caso de adquisición mediante operaciones de arrendamiento financiero (leasing financiero), el contrato deberá tener una duración mínima de dos años y deberá figurar como arrendatario del mismo el solicitante de la subvención. Además, se incluirá expresamente en el contrato que la empresa arrendadora repercutirá el total de la subvención recibida en las cuotas del arrendatario, con anterioridad a la finalización del periodo de ejecución de los proyectos de conformidad a lo establecido en la resolución de concesión, en la reducción bien de las cuotas o bien del principal pendiente de pago por parte del arrendatario, a elección de este último.										
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	072bis- Bienes muebles para servicios ferroviarios con cero emisiones/eléctricos	Porcentaje de contribución a objetivos climáticos (%) 100%	Porcentaje de contribución a objetivos medioambientales (%) 40%								
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	No dispone de etiquetado digital										

Singularidades del criterio de Impacto para esta medida	
Impacto	▪ I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector. Número de locomotoras adquiridas o de nuevas tecnologías (prototipos) desarrollados para adaptar locomotoras diésel de mercancías a la utilización de combustibles sostenibles como el hidrógeno, o la electricidad. • Proyectos para la adquisición de nuevas locomotoras de mercancías eléctricas o locomotoras propulsadas por energías alternativas (hidrógeno) • 5 puntos: 1 locomotora • 7,5 puntos: 2 locomotoras • 10 puntos: 3 o más locomotoras • Proyectos que incluyen la fabricación y desarrollo de la nueva tecnología o prototipo en locomotoras existentes (remotorización de locomotoras existentes): • 5 puntos: Para la instalación del prototipo o nueva tecnología en la primera locomotora. • 2,5 puntos (adicional): Para la implantación en serie del prototipo desarrollado en 2 locomotoras. • 2,5 puntos (adicional): Para la implantación en serie del prototipo desarrollado en 3 o más locomotoras. Las propuestas que incluyan ambos proyectos podrán sumar los puntos correspondientes hasta un máximo de 10 puntos. ▪ I2: Demanda atendida por el solicitante Km medios recorridos por las locomotoras de mercancías sujetas a la subvención: • 0 puntos: hasta 66.000 km/ año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) • 2,5 puntos: entre 66.000 y 90.000 km/ año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) • 5 puntos: más de 90.000 km/ año (en el mejor de los tres últimos ejercicios) En el supuesto de adquisición de nuevas locomotoras se tomará como referencia los kilómetros recorridos por locomotoras similares de la entidad solicitante. ▪ I3: Efecto incentivador de la inversión ▪ Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio ▪ 0 puntos: $B/C < 1$ (no elegible) ▪ 1,25 puntos: $1 \leq B/C < 1,5$ ▪ 2,5 puntos: $B/C \geq 1,5$ ▪ Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB) ▪ 0 puntos: $RDF < 20\%$ o $RDF > 45\%$ ▪ 5 puntos: $20\% \leq RDF \leq 45\%$ En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.

Línea de Actuación 4. Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado		56,5 M€
M7. Construcción y mejora de zonas de aparcamiento seguras para vehículos comerciales, así como la provisión de servicios de información.		25 M€
Proyectos financiables	- Obras para el desarrollo de nuevas zonas de aparcamiento seguras para camiones (SSTPA) y vehículos comerciales en la Red de Carreteras del Estado (RCE), de conformidad con el Reglamento Europeo de Estacionamiento (UE) 885/2013 y la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes (ITS) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, y la comunicación de seguridad SRTI y RTTI. - Obras para mejorar la seguridad y protección de las áreas de estacionamiento en carreteras existentes y para optimizar el uso de la red de SSTPA existente en la Red de Carreteras del Estado, de acuerdo con el Reglamento Europeo de Estacionamiento (UE) 885/2013 y la Directiva 2010/40/UE, así como comunicaciones de seguridad SRTI (Safety-Related Traffic Information) y RTTI (Real-Time Traffic Information).	
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	No se establecen requisitos adicionales para esta medida.	
Costes subvencionables	- Costes de obras o proyectos relacionados con el desarrollo y mejora de la seguridad y protección en las áreas de estacionamiento seguras de acuerdo con la Norma de Estacionamiento de la Unión Europea (se incluyen los costes correspondientes a la mano de obra). - Proyectos relacionados con la construcción de un SSTPA: diseño arquitectónico de la entrada y salida (flujo de tráfico, tamaño de camiones y transportes de cargas pesadas), y diseño de la parcela que permite el paso seguro de peatones). - Proyectos y obras relacionados con las instalaciones técnicas ofrecidas en las zonas de aparcamiento (por ejemplo, cámaras de seguridad, vigilancia 24 horas, diseño de sistemas de iluminación, vallado, vigilancia en tiempo real, sistemas de conexión eléctrica para camiones frigoríficos etc.). - Proyectos para la mejora del nivel de seguridad y los niveles de servicio de SSTPA para cumplir con los requisitos estándar. - Proyectos para la certificación y gestión de ajustes de normativa. - Costes de obras destinadas a optimizar el uso de las áreas de estacionamiento existentes para camiones y vehículos comerciales, incluyendo la recopilación, procesamiento y difusión de la información de estacionamiento (se incluyen los costes correspondientes a la mano de obra). - Instalación de un sistema de gestión de aparcamiento integrado. - Desarrollo de soluciones ITS, como aplicaciones o sistemas de pre-reserva, transmisión de datos en tiempo real para asegurar la información (entradas, salidas, reservas, ocupación, etc.).	
Intensidad subvención sobre costes subvencionables⁹	40% - En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit - En cumplimiento de los requisitos en materia de Ayudas de Estado en ningún caso la subvención excederá de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión. Los costes totales subvencionables no podrán superar los 20.000.000 € por proyecto, en el marco de esta medida en cumplimiento del régimen de Ayudas de Estado.	
Importe mínimo de subvención por proyecto	500.000€	

⁹ En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

Costes unitarios de referencia	<table><tr><td>Proyecto</td><td>Coste de referencia</td></tr><tr><td>Construcción de nuevas zonas de aparcamiento seguras y con IT, en cumplimiento de la normativa europea</td><td>25.000€ - 30.000 €/ plaza de aparcamiento</td></tr></table>		Proyecto	Coste de referencia	Construcción de nuevas zonas de aparcamiento seguras y con IT, en cumplimiento de la normativa europea	25.000€ - 30.000 €/ plaza de aparcamiento
	Proyecto	Coste de referencia				
Construcción de nuevas zonas de aparcamiento seguras y con IT, en cumplimiento de la normativa europea	25.000€ - 30.000 €/ plaza de aparcamiento					
Criterios específicos de elegibilidad	- La infraestructura debe ser accesible para todos los usuarios interesados de forma abierta, transparente y no discriminatoria, y a precios de mercado. - Cualquier tipo de concesión a terceros para la explotación de las infraestructuras se realizará de forma abierta, transparente y no discriminatoria, teniendo en cuenta las normas de contratación pública. - Las inversiones en esta medida estarán destinadas a la construcción y mejora de SSTPA (aparcamientos de camiones seguros), así como la prestación de servicios de información en la Red de Carreteras del Estado (RCE).					
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪No dispone de etiquetado climático					
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪No dispone de etiquetado digital					
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida						
Impacto	- I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector. Número de plazas disponibles: 0 puntos: hasta 100 plazas de aparcamiento 2 puntos: entre 100 y 200 plazas de aparcamiento 4 puntos: más de 200 plazas de aparcamiento +2 puntos adicionales: Adecuación de infraestructuras existentes Se considerarán las solicitudes con mayor impacto en el sector, además de las que proporcionen un mayor número de plazas de aparcamiento, o las que formen parte de un plan estratégico de aparcamientos. Adicionalmente, de acuerdo con los estándares europeos establecidos para los SSTPA, se consideran las siguientes categorías para la evaluación del proyecto: 0,5 puntos: Standard Bronce 1 punto adicional: Standard Plata 1,5 puntos adicionales: Standard Oro 2 puntos adicionales: Standard Platino Si la solicitud incluye el uso o implementación de herramientas TI (tecnologías de la información) dirigidas a la reserva o gestión de plazas de aparcamiento se añadirán 2 puntos adicionales. Las inversiones para la mejora de servicios existentes de aparcamiento serán priorizadas sobre las inversiones para la construcción de nuevas infraestructuras.					

	En las solicitudes que incluyan actuaciones en varios aparcamientos se asignarán los puntos en base a las siguientes directrices: ▪ Nº de plazas: Se considerará la suma de plazas de todos los aparcamientos incluidos en la solicitud ▪ Adecuación de infraestructuras: Se asignarán los 2 puntos cuando al menos el 25% de las plazas de la solicitud pertenezcan a aparcamientos ya existentes ▪ Estándar europeo SSTPA y herramientas IT: Se asignarán los puntos mediante una media ponderada según el número de plazas de aparcamiento. ▪ I2: Demanda atendida por el solicitante. ▪ 0 puntos: IMD pesados < 500 vehículos ▪ 2 puntos: $500 \leq \text{IMD pesados} < 1.200$ vehículos ▪ 3 puntos: $1.200 \leq \text{IMD pesados} < 3.000$ vehículos ▪ 4 puntos: $\text{IMD pesados} \geq 3.000$ vehículos ▪ 1 punto adicional: si no existe SSTPA similar en una distancia de 50 km En las solicitudes que incluyan actuaciones en varios aparcamientos se asignarán los puntos en base a las siguientes directrices: ▪ IMD: Se considerará la suma de las IMD de todos los aparcamientos presentes en la solicitud. ▪ La no existencia de un SSTPA en una distancia de 50 km se valorará mediante una media ponderada según el número de plazas. ▪ I3: Efecto tractor de la inversión. ▪ Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio ▪ 0 puntos: $B/C < 1$ (no elegible) ▪ 1,25 puntos: $1 \leq B/C < 1,5$ ▪ 2,5 puntos: $B/C \geq 1,5$ ▪ Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB) ▪ 0 puntos: $\text{RDF} < 20\%$ o $\text{RDF} > 45\%$ ▪ 5 puntos: $20\% \leq \text{RDF} \leq 45\%$ En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.
--	--

M8. Servicios Inteligentes de Transporte para el sector de carreteras (ITS) en concesiones de autopistas de peaje y otros servicios relacionados con la seguridad y conservación de las carreteras.	20 M€
Proyectos financiados	1 Proyectos relacionados con ITS (Sistemas de transporte inteligente) y C-ITS (Sistemas cooperativos de transporte inteligente). ○ Proyectos relacionados con el control digital y automático de las siguientes instalaciones ITS de túnel: ▪ Sistema de control de iluminación ▪ Sistema de control automático de ventilación y estratificación de humos a partir de la monitorización de los detectores de condiciones atmosféricas y contaminación, tanto en el interior del túnel como en los portales ▪ Sistema de control automático de salidas de emergencia y evacuación. ▪ Sistema de detección de incidentes (DAI) ▪ Sistema de control de detección de incendios ▪ Sistema de control automático de teléfonos de emergencia ▪ Sistema de control de barreras de acceso ▪ Sistema de control de circuito cerrado de televisión (CCTV) ▪ Digitalización y control del sistema de mensajes variables ▪ Sistema de control de megafonía y alarma por voz ▪ Sistemas de radiocomunicación de emergencia Están incluidos en esta categoría los proyectos relacionados con el control digital y automático de las instalaciones ITS en las autopistas en las que están integrados los túneles, con el fin de conseguir una gestión integrada y coordinada con los sistemas instalados en los túneles. Estos proyectos estarán relacionados con las siguientes instalaciones ITS aplicables a autopista: ▪ Sistema de monitorización de condiciones atmosféricas a través de las estaciones meteorológicas (lluvia, niebla, hielo, temperatura, etc.) ▪ Sistema de detección automático de incidentes (DAI) ▪ Sistema de control automático de teléfonos de emergencia ▪ Sistema de control de circuito cerrado de televisión (CCTV) ▪ Digitalización y control del sistema de mensajes variables ▪ Sistema de contadores de Tráfico ○ Proyectos de implantación de sistemas de control inteligente de iluminación, para mejorar la eficiencia energética bajo la Orden Circular 36/2015. ○ Proyectos para hacer más interoperable la red nacional de transporte de acuerdo con la normativa europea Directiva 2010/40/UE y su transposición, el Real Decreto 662/2012, que repercute positivamente en la eficiencia del transporte, el control del tráfico y la seguridad vial mediante servicios C-ITS. Serán elegibles los siguientes proyectos: ▪ Proyectos que extiendan el proyecto C-Roads a otras autopistas en régimen de concesión. ▪ Proyectos que implementan estándares europeos DATEX II para conectar centros de control y operación y lograr interoperabilidad en transferencia de información de tráfico. 2 Proyectos relacionados con la seguridad en la operación y mantenimiento de carreteras. ○ Proyectos de mejora de la seguridad en las tareas de operación y mantenimiento vial mediante el seguimiento y digitalización de los procesos de obra y el estado de la infraestructura, a través de la

	implementación de nuevas tecnologías. Los proyectos bajo este objetivo llevarán asociadas una o varias de las siguientes acciones: ▪ Monitorización del estado de la infraestructura y de las instalaciones viales mediante el uso de tecnologías digitales de auscultación incluidos los drones o RPAS (Remote Piloted Aircraft System). ▪ Monitorización digital y automática de la salud y posicionamiento de los trabajadores en las carreteras a través de wearables u otros dispositivos con tecnología GPS instalada en los chalecos reflectantes. ▪ Digitalización y control de vehículos o maquinaria de mantenimiento para obtener información sobre posicionamiento y parámetros del motor y permitir la operación remota. ▪ Automatización de operaciones, como la colocación y remoción de conos por equipos automáticos y automatización de activos con fines de mantenimiento. ▪ Sistemas digitales y de control automático e inteligente para alertar a los conductores sobre la presencia de equipos de mantenimiento en la vía o peligros en las carreteras, utilizando IoT (Internet of Things), IA (Inteligencia Artificial) o conos inteligentes para delimitar áreas de trabajo. ▪ Sistema de detección automática y notificación de la presencia de animales en la vía mediante cámaras térmicas u otro tipo de tecnología. ▪ Digitalización y control automático de operaciones de mantenimiento mediante el uso de tecnología robótica y control remoto para minimizar riesgos en la vía.
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	▪ Empresas concesionarias de autopistas de peaje. ▪ Empresas de Explotación y Mantenimiento Integral de Vías que desarrollen su actividad en la red viaria por gestión indirecta. ▪ Empresas concesionarias de concesiones de "1ª Generación". ▪ Otras empresas que realicen actividades de mantenimiento, control, auscultación o explotación en la Red de Carreteras del Estado. ▪ Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales: ▪ En el caso de empresas concesionarias de autopistas de peaje: el contrato de concesión vigente. ▪ En el caso de empresas concesionarias de concesiones de 1ª Generación: el contrato de concesión vigente. ▪ En el caso de empresas de Explotación y Mantenimiento Integral: el certificado de inscripción en el Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Sector Público como empresa de conservación y mantenimiento de carreteras clasificada en el grupo O, subgrupo 2, de conformidad con lo establecido con el artículo 37 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y el contrato de explotación y mantenimiento vigente. ▪ En los demás casos: documento oficial que acredite la vinculación con la Dirección General de Carreteras.

Costes subvencionables	Los costes subvencionables asociados a los proyectos elegibles se detallan a continuación desglosados por categorías: ○ Diseño: Coste de estudios y proyectos para analizar, diseñar y desarrollar la ingeniería de detalle relacionada con la implementación de los siguientes proyectos: ▪ Proyectos de sistemas ITS en túneles para adaptarse a la normativa de seguridad ▪ Proyectos de sistemas ITS en autopistas en las que están integrados los túneles para conseguir una gestión integrada y coordinada con los sistemas ITS instalados en los túneles ▪ Proyectos de control automático e inteligente de sistemas de iluminación, tanto en túneles como en autopistas. ▪ Proyectos de despliegue del proyecto C-Roads (proyecto CEF) en otras carreteras estatales ▪ Proyectos para hacer más interoperable la red nacional de transporte relacionada con la transferencia de información de tráfico, mediante la implementación de las interfaces necesarias para conectar centros de control bajo estándares europeos ▪ Proyectos para mejorar la seguridad en la operación y mantenimiento de carreteras mediante el control automático y la digitalización de los procesos y tareas, utilizando nuevas tecnologías. ○ Material - Hardware: Coste de todo el equipo necesario para implementar los proyectos detallados a continuación, así como el alquiler de maquinaria necesaria para su instalación, tales como grúas. ▪ Relacionado con proyectos de implementación de sistemas ITS para adecuación a normativa de seguridad en túneles, sistemas ITS en autopistas para conseguir la gestión integrada y coordinada con los sistemas de túneles y sistemas de control inteligente de iluminación, se considerarán costes subvencionables los equipos que forman parte de cada sistema ITS instalado, así como los equipos específicos para instalar el control automático e inteligente de los sistemas de iluminación. ▪ En lo que respecta al despliegue del proyecto C-Roads, los costes subvencionables serán la unidad de carretera (RSU), unidad embarcada en vehículo (OBU), paneles de mensajes variables (PMV), contadores de tráfico, antenas GPS, PLCs, etc. ▪ Relativo a los proyectos de mejora de la seguridad en las operaciones viales y los procedimientos de mantenimiento a través de la digitalización, control y monitorización, se considerarán costes subvencionables equipos como Drones o RPAS, wearables, antenas GPS, sensores IoT y todos los dispositivos instalados necesarios para la monitorización de carreteras, vehículos y maquinaria. ▪ Por último, serán subvencionables los costes de los elementos necesarios para el funcionamiento de los equipos específicos, anteriormente mencionados, de cada proyecto como son el cableado, los sistemas de alimentación ininterrumpida (SAI) o paneles solares, según donde se localicen los equipos, los cabinets y los equipos de comunicaciones (router, hub, patch panel, etc.).
--------------------------------------	--

	- Material - Software: Coste del software necesario para integrar cada sistema de cada proyecto individual en la plataforma operativa existente, su parametrización y su configuración, así como las aplicaciones software de prueba y puesta en marcha y las licencias necesarias para la implementación de los proyectos. - Dirección de obra: Coste de la dirección y gestión de obra de cada proyecto elegible bajo esta medida. Serán elegibles los costes de mano de obra necesarios para la instalación e integración de todos los sistemas mencionados y el material especificado como subvencionable, sea hardware o software.												
Intensidad subvención sobre costes subvencionablesⁱ	30% para obras e instalaciones 50% para estudios - En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit												
Importe mínimo de subvención por proyecto	500.000 euros para proyectos ITS y C-ITS. 100.000 euros para proyectos de implantación de sistemas de control inteligente de iluminación. 100.000 euros para proyectos de mejora de la seguridad en las tareas y procesos de operación y mantenimiento de carreteras mediante la digitalización, control y monitorización												
Costes unitarios de referencia	La referencia de los costes según la tipología de proyectos serán los siguientes: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Proyecto</th><th>Coste de referencia</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Adecuación de túneles a la normativa de seguridad Real Decreto 635/2006</td><td>1.200.000 € / 1km de túnel</td></tr> <tr> <td>Servicios ITS en autopistas para conseguir una gestión integrada y coordinada con sistemas instalados en túneles</td><td>900.000 € / 100km de autopista</td></tr> <tr> <td>Implantación de sistemas de control inteligente de iluminación en autopistas</td><td>250.000 € / 100km de autopista</td></tr> <tr> <td>Implantación de sistemas de control inteligente de iluminación en túneles</td><td>150.000 € / 1km de túnel</td></tr> <tr> <td>Interoperabilidad de la red de transporte nacional por C-ITS</td><td>950.000 € / 100km de autopista</td></tr> </tbody> </table>	Proyecto	Coste de referencia	Adecuación de túneles a la normativa de seguridad Real Decreto 635/2006	1.200.000 € / 1km de túnel	Servicios ITS en autopistas para conseguir una gestión integrada y coordinada con sistemas instalados en túneles	900.000 € / 100km de autopista	Implantación de sistemas de control inteligente de iluminación en autopistas	250.000 € / 100km de autopista	Implantación de sistemas de control inteligente de iluminación en túneles	150.000 € / 1km de túnel	Interoperabilidad de la red de transporte nacional por C-ITS	950.000 € / 100km de autopista
Proyecto	Coste de referencia												
Adecuación de túneles a la normativa de seguridad Real Decreto 635/2006	1.200.000 € / 1km de túnel												
Servicios ITS en autopistas para conseguir una gestión integrada y coordinada con sistemas instalados en túneles	900.000 € / 100km de autopista												
Implantación de sistemas de control inteligente de iluminación en autopistas	250.000 € / 100km de autopista												
Implantación de sistemas de control inteligente de iluminación en túneles	150.000 € / 1km de túnel												
Interoperabilidad de la red de transporte nacional por C-ITS	950.000 € / 100km de autopista												
Criterios específicos de elegibilidad	- Las inversiones objeto de este régimen de ayudas estarán destinadas a la prestación de servicios y ejecución de proyectos que deberán estar en la Red de Carreteras del Estado (RCE) de alta capacidad (autopistas libres/autovías, autopista de peaje y multicarril). - Los proyectos relacionados con ITS (Sistemas de transporte inteligente) y C-ITS (Sistemas cooperativos de transporte inteligente) estarán destinados a empresas de Explotación y Mantenimiento de Autopistas de 1ª Generación y empresas concesionarias de autopistas de peaje.												
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	No dispone de etiquetado climático												

ⁱ En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	063. Digitalización del transporte: carretera	- Porcentaje de contribución a objetivos digitales (%) 100%
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida		
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida	- I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector La puntuación máxima obtenida en este criterio será 10 puntos. En el caso de que una propuesta comprenda más de una tipología de proyecto se realizará la media ponderada, según presupuesto asociado a cada tipología de proyecto, con el fin de obtener la puntuación final asignada a este criterio. - Para proyectos relacionados con ITS (Sistemas de transporte inteligente) y C-ITS (Sistemas cooperativos de transporte inteligente). 0 puntos: <10% de reducción del consumo de energía y mejora de la eficiencia energética 1 punto: $10\% \leq$ reducción del consumo de energía y mejora de la eficiencia energética <20% 2 puntos: $\geq 20\%$ de reducción del consumo de energía y mejora de la eficiencia energética - Para proyectos en túneles: 2 puntos: = 1 túnel para instalar 4 puntos: $2 \leq$ túnel para instalar ≤ 3 6 puntos: > 3 túneles para instalar + 2 puntos adicionales para propuestas con algún túnel superior a 1000 metros. - Para proyectos en autopistas: 0 puntos: <5 km para instalar 4 puntos: $5 \leq$ km para instalar <100 8 puntos: ≥ 100 km para instalar. Para proyectos relacionados con la seguridad en la operación y mantenimiento de carreteras. 0 puntos: aplicación en autopista <5 km 4 puntos: $5 \text{ km} \leq$ aplicación en autopista <100 km 8 puntos: aplicación en autopista ≥ 100 km +1 puntos: $1 \leq$ tecnologías implementadas ≤ 3 +2 puntos: tecnologías implementadas > 3 El número de tecnologías implementadas se refiere a cada una de las acciones indicadas en los proyectos del grupo 2 descritos en la sección "Proyectos elegibles".	

	▪ I2: Satisfacción de la demanda del solicitante ▪ 0 puntos: $IMD < 2.200$ vehículos ▪ 2,5 puntos: $2.200 \leq IMD < 6.200$ vehículos ▪ 5 puntos: $IMD \geq 6.200$ vehículos IMD corresponde al tráfico diario promedio medido en la sección del proyecto. En el caso de que una propuesta comprenda más de una tipología de proyecto se realizará la media ponderada, según presupuesto asociado a cada tipología de proyecto, con el fin de obtener la puntuación final asignada a este criterio. ▪ I3: Efecto tractor de la inversión ▪ Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio ▪ 0 puntos: $B/C < 1$ (no elegible) ▪ 1,25 puntos: $1 \leq B/C < 1,5$ ▪ 2,5 puntos: $B/C \geq 1,5$ ▪ Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB) ▪ Si la intensidad máxima es del 30%: ○ 0 puntos: $RDF < 15\%$ o $RDF > 35\%$ ○ 5 puntos: $15\% \leq RDF \leq 35\%$ ▪ Si la intensidad máxima es del 50%: ○ 0 puntos: $RDF < 25\%$ o $RDF > 55\%$ ○ 5 puntos: $25\% \leq RDF \leq 55\%$ En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.
--	---

M9: Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras.		3M €
Proyectos financiables	La creación de una red nacional de infraestructuras de recarga o repostaje que suministren hidrógeno renovable a vehículos con fines de transporte accesibles al público., con el fin de reducir la contaminación atmosférica por vehículos pesados.	
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	No se establecen requisitos adicionales para esta medida.	
Costes subvencionables	Los costes subvencionables serán los relacionados con la construcción, instalación o mejora de la infraestructura de recarga o repostaje de hidrógeno renovable para vehículos pesados, incluyendo obra civil, instalaciones y equipamiento. Solo puede incluir costos relacionados con: - Documentación del proyecto para recibir un permiso de construcción; - Adecuación de terrenos exclusivamente para el despliegue de estaciones de recarga / reabastecimiento de combustible; - Adecuación de las vías de acceso a las estaciones de recarga / repostaje (si es necesario); - Construcción de la utilidad necesaria para el despliegue de estaciones de recarga / repostaje (conexión de electricidad / gas); - Construcción de estaciones de hidrógeno; - Compra de estaciones de recarga o repostaje y su instalación; - Compra de sistemas de comunicación / pago de TI (tecnologías de la información) necesarios para el funcionamiento de las estaciones de recarga / repostaje (si no se incluyen en la construcción de las estaciones de recarga / repostaje); - Sumas globales de tasas administrativas relacionadas con la instalación de estaciones de recarga / reabastecimiento de combustible. Se excluyen los costes de las unidades locales de producción de hidrógeno.	
Intensidad subvención sobre costes subvencionables¹⁰	40% para instalaciones de almacenamiento y suministro de hidrógeno renovable. - La subvención concedida a un beneficiario no excederá del 40% del presupuesto total de la medida en cumplimiento del régimen de Ayudas de Estado. - En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit	
Importe mínimo de subvención por proyecto	500.000€	
Criterios específicos de elegibilidad	Esta medida 9 responde a la necesidad de incentivar el uso progresivo de combustibles alternativos con vistas a una progresiva conversión del sector del transporte en España a hidrógeno renovable. Los nuevos puntos de venta se construirán para suministrar hidrógeno renovable.	

¹⁰ En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

	• Cualquier concesión u otro tipo de atribución a terceros para explotar las infraestructuras de recarga o repostaje objeto de la ayuda se realizará sobre una base competitiva, transparente y no discriminatoria, teniendo debidamente en cuenta las normas de contratación pública aplicables. • Las ayudas previstas en la presente medida solo se concederán para la construcción, instalación o mejora de infraestructuras de recarga o repostaje accesibles al público y que proporcionen acceso no discriminatorio a los usuarios, también en relación con las tarifas, los métodos de autenticación y pago y otras condiciones de uso.
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado climático
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado digital
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida	
Impacto	• I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector ▪ 5 puntos: 1 nuevo punto de repostaje de hidrógeno renovable ▪ 10 puntos: ≥ 2 nuevo punto de repostaje de hidrógeno renovable • I2: Satisfacción de la demanda del solicitante ▪ 0 puntos: IMD pesados < 500 vehículos ▪ 2 puntos: $500 \leq \text{IMD pesados} < 1.200$ vehículos ▪ 3 puntos $1.200 \leq \text{IMD pesados} < 3.000$ vehículos ▪ 4 puntos: IMD pesados ≥ 3.000 vehículos 1 punto adicional: si no hay ninguna instalación similar en una distancia de 50 km Las propuestas que incluyan más de un punto de repostaje podrán sumar los puntos correspondientes hasta un máximo de 5 puntos. ▪ I3: Efecto tractor de la inversión ▪ Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio ▪ 0 puntos: $B/C < 1$ (no elegible) ▪ 1,25 puntos: $1 \leq B/C < 1,5$ ▪ 2,5 puntos: $B/C \geq 1,5$ ▪ Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB) ○ 0 puntos: $RDF < 20\%$ o $RDF > 45\%$ ○ 5 puntos: $20\% \leq RDF \leq 45\%$ En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.

M10 Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles: disminución de huella de carbono y sonorreductores.		8,5 M€
Proyectos financiables	Proyectos de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para producir pavimentos sostenibles bajo alguna de las siguientes técnicas: - mediante el reciclado de firmes (RAP- Recycled Asphalt Pavement) en tasas superiores al 15% en caliente o en frío. - mediante la adición de caucho procedente de neumáticos fuera de uso (NFU) - mediante el descenso de las temperaturas de mezclas bituminosas calientes (m.b.c.) por espumación.	
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	- Empresas contratistas de conservación y construcción de carreteras. - Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales: - En el caso de empresas contratistas de conservación de carreteras: el certificado de inscripción en el Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Sector Público como empresa de conservación y mantenimiento de carreteras clasificada en el grupo O, subgrupo 2, de conformidad con lo establecido con el artículo 37 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y el contrato de explotación y mantenimiento vigente. - En el caso de empresas contratistas de construcción de carreteras: el certificado de inscripción en el Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Sector Público como empresa contratistas de obras clasificada en el grupo G, subgrupo 1 o subgrupo 4, de conformidad con lo establecido con el artículo 25 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.	
Costes subvencionables	Costes de inversión para la adquisición o adecuación (incluida mano de obra para la instalación) de equipos para la producción de pavimentos sostenibles bajo las técnicas anteriormente descritas: - Equipos mecánicos complementarios en instalaciones de fabricación de mezclas bituminosas en caliente con reutilización de pavimento (RAP) en tasas superiores al 15% (Ejemplo: fresadoras, silos de almacenamiento de áridos, silos de pesaje, equipos pretratadores, preclasificadoras, cribas, dispositivos de introducción del RAP al mezclador, tolvas de alimentación dosificadoras, tambores dosificación RAP, secadoras, cisternas.) - Equipos de reciclado in situ de pavimentos bituminosos en frío (Ejemplo: máquinas recicladoras en frío, compactadores de neumáticos de 35 t.) - Tanques de almacenamiento verticales específicos para betunes mejorados con polvo de caucho procedente de neumáticos al final de su vida útil (NFVU) de acuerdo con la OC 21 bis/2009 - Equipos de espumación de betún para la reducción de la temperatura de fabricación de las m.b.c. - Equipos para la mejora de la eficiencia energética de los procesos de fabricación de pavimentos sostenibles siempre que sean equipos presentes en una planta de producción de pavimentos sostenibles: Sistemas de aislamiento térmico, sistemas de calentamiento eléctrico, sistemas de recuperación de calor de gases de combustión de caldera, cambio de parques de ligantes calentados por caldera de aceite térmico a parque de ligantes eléctrico, techados tolvas en frío y carenado de cintas para reducción de polvo y reducción de humedad en épocas de lluvia, incorporación de variadores en los sistemas de arranque de equipos eléctricos para reducción de consumos eléctricos	

Intensidad subvención sobre costes subvencionables¹¹	▪ 40% ▪ En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit	
Importe mínimo de subvención por proyecto	▪ 60.000€	
Costes unitarios de referencia	Proyecto	Coste de referencia
	1. Adquisición o adecuación de equipos mecánicos complementarios en instalaciones de fabricación de mezclas bituminosas con reutilización de pavimento superior en tasas superiores al 15%.	Varios precios en función del equipo: - Equipos para el tratamiento y clasificación del asfalto recuperado previa a su incorporación al proceso (Desfragmentador: 450.000-600.000 €) - Dispositivos necesarios para incorporar el material reciclado de forma homogénea y en la cantidad especificada en cada caso (280.000 €) - Doble tambor en planta de reciclado (1.900.000€) - Instalaciones para reducir la humedad de acopios de áridos y de asfalto recuperado (70.000 € por acopio) - Sistemas de incorporación de aditivos líquidos rejuvenecedores del betún del asfalto recuperado (RA) (60.000 €)
	2. Adquisición o adecuación de equipos de reciclado in situ de pavimentos bituminosos en frío.	- Equipos de reciclado in situ (recicladora convencional + compactador de neumáticos) (1.250.000€+190.000€)
	3. Fabricación de pavimentos con NFVU	- Tanques de almacenamiento verticales específicos para betunes mejorados con polvo de caucho procedente de NFVU (150.000€) - Sistemas de incorporación de aditivos de caucho NFVU por vía seca (60.000€) -
	4. Equipos para la reducción de la temperatura de fabricación de mezclas en caliente	- Equipos de espumación de betún para la reducción de la temperatura de fabricación de las m.b.c. (60.000€) - Equipos para la incorporación de aditivos líquidos que permitan la reducción de la temperatura de las m.b.c (60.000€)
	5. Equipos para la mejora de la eficiencia energética de los procesos de fabricación de pavimentos sostenibles	- Costes varios

¹¹ En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

Criterios específicos de elegibilidad	▪ Únicamente serán subvencionables las inversiones para la renovación o adecuación de medios y maquinaria que se ejecuten en instalaciones que desarrollen o vayan a desarrollar la actividad de producción de pavimentos sostenibles. ▪ Serán subvencionables la totalidad de los costes de la inversión en renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles cuando puedan identificarse como inversión separada, por ejemplo, como componente añadido, fácilmente identificable, a una instalación ya existente. ▪ En todos los demás casos, será subvencionable la diferencia entre los costes de la inversión en renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles y una inversión similar, menos respetuosa con el medio ambiente, que se habría podido realizar de forma creíble sin la subvención. ▪ La inversión en la renovación o adecuación de los equipos establecidos en el apartado de costes subvencionables de esta medida se identificará como inversión separada.		
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	048- Medidas de calidad del aire y reducción del ruido	Porcentaje de contribución a objetivos climáticos (%)	Porcentaje de contribución a objetivos medioambientales (%)
		40%	100%
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	No dispone de etiquetado digital		
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida			
Impacto	▪ I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector Este subcriterio consta de un máximo de 10 puntos. ▪ Se valorará la reducción de emisiones de CO₂eq/t de mezcla bituminosa producida. Para ello, se utilizará la siguiente tabla de equivalencias: ○ Dispositivos necesarios para incorporar el material reciclado de forma homogénea con RAP <25%: 2,5 CO₂eq/t ○ Dispositivos necesarios para incorporar el material reciclado de forma homogénea con RAP <50%: 5 CO₂eq/t ○ Dispositivos necesarios para incorporar el material reciclado de forma homogénea con RAP >50%: 7,5 CO₂eq/t ○ Desfragmentadores de áridos: 2,5 CO₂eq/t ○ Doble tambor en planta de reciclado: 7,5 CO₂eq/t ○ Equipos de reciclado in situ (recicladora más compactadora): 15 CO₂eq/t ○ Equipos de reciclado in situ (sólo recicladora): 10 CO₂eq/t ○ Fabricación de pavimentos con NFVU: 1 CO₂eq/t ○ Equipamiento para implementación de tecnología de espumado: 4 CO₂eq/t ○ El resto de equipamiento subvencionable no se considera de cara a la obtención de puntos en este subcriterio ▪ Disminución del CO₂eq/t: ○ > 15 CO₂eq/t: 10 puntos ○ > 10 CO₂eq/t: 7.5 puntos		

	○ > 5 CO₂eq/t: 5 puntos ○ ≤ 5 CO₂eq/t: 2,5 puntos Nota: Las propuestas que incluyan equipamiento para diferentes plantas sumarán los puntos asociados a cada una de las plantas ▪ I2: Demanda atendida por el solicitante (hasta 5 puntos) ▪ Capacidad de producción de pavimento sostenible en plantas ya existentes una vez se implementan los nuevos equipamientos: ○ > 25% del total: 1 punto ○ > 50% del total: 3 puntos ○ > 75% del total: 5 puntos ▪ Capacidad de producción de pavimento sostenible en plantas de nueva instalación: ○ > 100 t/h: 1 punto ○ > 200 t/h: 3 puntos ○ > 300 t/h: 5 puntos En el caso de que una propuesta comprenda más de una tipología de proyecto se realizará la media ponderada, según presupuesto asociado a cada una de las actuaciones, con el fin de obtener la puntuación final asignada en este apartado ▪ I3: Efecto tractor de la inversión (hasta 7,5 puntos) ▪ Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio ○ 0 puntos: B/C < 1 (no elegible) ○ 1,25 puntos: 1 ≤ B/C < 1,5 ○ 2,5 puntos: B/C ≥ 1,5 ▪ Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB) ○ 0 puntos: RDF < 20% o RDF > 45% ○ 5 puntos: 20% ≤ RDF ≤ 45% En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.
--	--

Línea de Actuación 5. Sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo		111 M€
M11: Apoyo al despliegue de combustibles alternativos en Puertos y Aeropuertos.		100 M€
Proyectos financiables	<u>Puertos:</u> a) Infraestructuras, instalaciones y equipos de suministro de combustibles en operaciones de bunkering de gas natural licuado (GNL) para almacenamiento y abastecimiento de combustible: ▪ i. Instalaciones de Pipe to Ship (PTS) ▪ ii. Ship to ship (STS) b) Tanques de almacenamiento para terminal "Small Scale" para suministro de buques o cisternas destinados a dar suministro de GNL desde muelle a los buques atracados en puertos de interés general. c) Suministro eléctrico para Cold Ironing. Estos sistemas consisten en equipos de manipulación de cables eléctricos, canalizaciones, centros de transformación y conversión de frecuencia, bien conectados a la red general eléctrica, o bien a instalaciones de generación eléctrica local con o sin baterías de almacenamiento. d) Hidrogeneras para usos portuarios o para avituallamiento de embarcaciones auxiliares del puerto y de buques en general. e) Proyectos de generación eléctrica local de cero emisiones. Solo serán elegibles aquellos proyectos de generación eléctrica local - en la zona terrestre o aguas portuarias - que estén directamente relacionados con el suministro eléctrico para Cold Ironing. <u>Aeropuertos:</u> El ámbito de aplicación de estos proyectos es el Subsistema de Movimiento de Aeronaves definido en los Planes Directores aprobados. a) Instalación bajo plataforma de estacionamiento de aeronaves de una red de suministro eléctrico a 400 Hz para aeronaves aparcadas en remoto y para aquellas posiciones de contacto en las que la pasarela asociada no permite suministrar electricidad a 400 Hz a la aeronave. b) Adquisición, para asistencia en tierra a aeronaves, de vehículos nuevos que estén propulsados por combustibles alternativos (electricidad o hidrógeno) y que pertenezcan a alguna de las siguientes familias: ▪ Push backs grandes (>25 t) ▪ Push backs pequeños (<25 t) ▪ Grupos electrógenos (GPU) ▪ Autobuses para transporte de pasajeros (Jardineras) ▪ Plataformas elevadoras Quedan explícitamente excluidos de esta medida el resto de equipos de asistencia en tierra a aeronaves (grupos neumáticos (ASU), suministro de aire acondicionado, cabezas tractoras, escalera hidráulica autopropulsada, deshielo de aeronaves, camiones refrigerados, etc.), los turismos y las furgonetas. Tampoco serán elegibles los equipos de las familias seleccionadas que funcionen con propulsión híbrida. c) Remotorización de la flota existente de vehículos de asistencia a aeronaves para adecuarlos a propulsión 100% eléctrica o por hidrógeno. Sólo serán elegibles los vehículos de las familias descritas en el apartado anterior.	

Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	▪ No se establecen requisitos adicionales para esta medida.
Costes subvencionables	Puertos: a) Infraestructuras, instalaciones y equipos de suministro de combustibles en operaciones de bunkering de GNL para las diferentes operativas: i) Operativa Pipe to Ship (PTS): ○ Instalación de almacenamiento de GNL, ○ Brazos de carga o mangueras, ○ Conectores y sistemas de carga del GNL ○ Tubería desde los depósitos hasta el muelle. ○ Otras instalaciones necesarias ii) Operativa Ship to Ship (STS): Embarcaciones destinadas al suministro de GNL a buques para ○ Adaptación de gabarra de combustibles tradicionales a gabarra multicomcombustibles: - Equipamiento con tanques de GNL - Sistemas de transferencia (bombas, mangueras, etc.) ○ Adquisición de buques de suministro de GNL, diseñados específicamente para suministro de GNL b) Construcción de tanques de almacenamiento para terminal "Small Scale" para suministro de buques o cisternas destinados a dar suministro de GNL desde muelle a los buques atracados en puertos de interés general. c) Adaptación o construcción de infraestructuras necesarias para dar suministro eléctrico para Cold Ironing: Instalaciones para conectar el buque a una fuente de energía externa y así poder apagar los motores auxiliares del barco. Estos sistemas pueden consistir en contenedores modulares con motores de GNL, en aerogeneradores, o de manera más habitual, en conexiones a la red eléctrica general del puerto más los equipos para transformación de tensión, convertidores de frecuencia, sistemas de protección y medida, canalizaciones, cajas de conexión en muelle y equipos de manipulación de cables. d) Hidrogeneras para usos portuarios o para avituallamiento de embarcaciones auxiliares de puerto y de buques en general ○ Instalaciones de generación 'in situ' de hidrógeno renovable incluyendo la conexión a la red eléctrica, electrolizadores, almacenamiento en baja presión, compresores, almacenamiento en alta presión y sistemas de dispensación. ○ Instalaciones de recepción y almacenamiento de hidrógeno en baja presión, compresores, almacenamiento en alta presión y sistemas de dispensación. e) Adaptación o construcción de infraestructuras eléctricas en puerto necesarias para cold ironing: ○ Conexión a la red eléctrica nacional en altos voltajes (200-100-66 kV) o a la red de distribución en media tensión (66, 25 y 15 kV) ○ Subestación y/o centro de transformación local que transforme los voltajes al estándar internacional ISO 80005 ○ Convertidor de frecuencia ya que, aunque la frecuencia con la que se trabaja en España y Europa es de 50 Hz, muchos buques poseen el estándar americano de 60 Hz. ○ Sistema de distribución y canalizaciones de la red para que llegue electricidad a todos los puntos de atraque, con sus respectivos contadores. ○ Sistema de izado de cables recomendado para evitar la manipulación de cables (sobre todo de alta tensión), mediante grúas que puedan subir y bajar los cables. ○ Cajas de conexiones: pequeñas estructuras instaladas en el muelle a escasos metros del buque, donde se encuentra la toma eléctrica necesaria para la conexión del cable de suministro (un operario las debe abrir para enchufar el cable). Existen cajas verticales y cajas enterradas.

	En las anteriores actividades están incluidas: ▪ La redacción de los proyectos constructivos de la actividad ▪ La ejecución de las obras contempladas en el proyecto ▪ Las asistencias técnicas necesarias para la dirección la obra, coordinación de prevención de riesgos laborales... ▪ Costes de inversión en estudios y proyectos relacionados con la implementación y análisis de la inversión para su ejecución inmediata.												
Costes subvencionables	Aeropuertos: a) Tendido de red eléctrica a 400 Hz bajo plataforma e instalación de tomas para suministro de electricidad a aeronaves estacionadas en remoto y para aquellas posiciones de contacto en las que la pasarela asociada no permite suministrar electricidad a 400 Hz a la aeronave. En lo proyectos de Instalación bajo plataforma de estacionamiento de aeronaves de una red de suministro eléctrico a 400 Hz que se desarrollen de manera complementaria con otras actuaciones (sustitución de losas, repavimentación, aumento de capacidad portante, señalización, etc.) sólo serán subvencionables las actuaciones que están directamente relacionadas con el objeto de esta medida: obra civil, instalaciones, canalizaciones/ bancos de tubos, arquetas, tomas de 400 Hz (pit), etc. Adicionalmente, se podrá repercutir la parte proporcional de redacción de proyecto y reposición de servicios afectados (pavimentación, señalización, etc.). b) Adquisición de nuevos vehículos propulsados por combustibles alternativos (eléctricos, hidrógeno) para asistencia a aeronaves en aeropuertos de Interés General. Sólo serán subvencionables los vehículos que pertenezcan a alguna de las siguientes familias: ▪ Push backs grandes (>25 t) ▪ Push backs pequeños (<25 t) ▪ Grupos eléctricos (GPU) ▪ Autobuses para transporte de pasajeros (Jardineras) ▪ Plataformas elevadoras Será subvencionable la diferencia de coste entre el vehículo nuevo propulsado por combustible alternativo (electricidad o hidrógeno) y su equivalente en versión diésel. La cantidad con la que se subvenciona cada uno de los vehículos elegibles es la siguiente: <table> <tr> <td>▪ Push backs grandes (>25 t)</td><td>42.000 €</td></tr> <tr> <td>▪ Push backs pequeños (<25 t)</td><td>8.600 €</td></tr> <tr> <td>▪ Grupos eléctricos (GPU)</td><td>34.400 €</td></tr> <tr> <td>▪ Autobuses para transporte de pasajeros (Jardineras)</td><td>85.000 €</td></tr> <tr> <td>▪ Plataformas elevadoras para aviones de fuselaje estrecho</td><td>24.000 €</td></tr> <tr> <td>▪ Plataformas elevadoras para aviones de fuselaje ancho</td><td>48.000 €</td></tr> </table> c) Remotorización de vehículos de asistencia a aeronaves: serán subvencionables los costes de sustitución de la unidad propulsora de combustibles fósiles (gasolina o diésel) por una unidad 100% eléctrica o de hidrógeno, así como las modificaciones mecánicas que sea necesario efectuar en el vehículo para adaptarlo a la nueva motorización. Sólo se subvencionan las remotorizaciones de vehículos que pertenezcan a alguna de las siguientes familias: ▪ Push backs grandes (>25 t) ▪ Push backs pequeños (<25 t) ▪ Grupos eléctricos (GPU) ▪ Autobuses para transporte de pasajeros (Jardineras) ▪ Plataformas elevadoras En las anteriores actividades están incluidas: ▪ La redacción de los proyectos constructivos de la actividad ▪ La ejecución de las obras contempladas en el proyecto	▪ Push backs grandes (>25 t)	42.000 €	▪ Push backs pequeños (<25 t)	8.600 €	▪ Grupos eléctricos (GPU)	34.400 €	▪ Autobuses para transporte de pasajeros (Jardineras)	85.000 €	▪ Plataformas elevadoras para aviones de fuselaje estrecho	24.000 €	▪ Plataformas elevadoras para aviones de fuselaje ancho	48.000 €
▪ Push backs grandes (>25 t)	42.000 €												
▪ Push backs pequeños (<25 t)	8.600 €												
▪ Grupos eléctricos (GPU)	34.400 €												
▪ Autobuses para transporte de pasajeros (Jardineras)	85.000 €												
▪ Plataformas elevadoras para aviones de fuselaje estrecho	24.000 €												
▪ Plataformas elevadoras para aviones de fuselaje ancho	48.000 €												

	- Las asistencias técnicas necesarias para la dirección la obra, coordinación de prevención de riesgos laborales... - Costes de inversión en estudios y proyectos relacionados con la implementación y análisis de la inversión para su ejecución inmediata.
Intensidad subvención sobre costes subvencionables¹²	30% GNL 40% Hidrógeno y electricidad - En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit. El importe máximo de subvención será de 15.000.000 € por empresa y por proyecto en el marco de esta medida en cumplimiento del régimen de Ayudas de Estado.
Importe Mínimo	- Puertos: 1.000.000 € - Aeropuertos: 200.000 €
Criterios específicos de elegibilidad	- Todas las instalaciones de gas natural objeto de la presente subvención deberán tener la capacidad de operar con gases renovables y de bajo contenido en carbono (proporcionarán bio GNL mezclado con combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico al menos un 20%) desde el momento de su puesta en marcha. - Los proyectos portuarios se llevarán a cabo en Puertos de Interés General, definidos como aquellos que figuran en el anexo I del "Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante". - La adquisición de vehículos de asistencia en tierra o la remotorización de los existentes sólo será elegible cuando los vehículos objeto de la subvención vayan a operar en aeropuertos de Interés General. - Únicamente serán elegibles los stands para aeronaves tipo C o superior. - Los proyectos enmarcados en esta medida estarán encaminados a una reducción de gases de efecto invernadero.
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	No dispone de etiquetado climático
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	No dispone de etiquetado digital

Singularidades del criterio de impacto para esta medida	
Impacto	<u>I1: Tamaño del Proyecto e Impacto en el Sector (Puntuación máxima 10 puntos)</u> <u>Puertos</u> a) <u>Nº de Puertos de Interés General implicados¹³ (máximo 3 puntos)</u> ▪ 1 punto: 1 puerto ▪ 2 puntos: 2 puertos ▪ 3 puntos: ≥3 puertos b) <u>Tipología y tamaño (máximo 7 puntos en total)</u> La puntuación máxima obtenida en este apartado será 7 puntos. En el caso de que una propuesta comprenda más de una tipología de proyecto se realizará la media ponderada, según presupuesto asociado, con el fin de obtener la puntuación final asignada en este apartado. A) Almacenamiento de combustible de GNL Capacidad total de almacenamiento ▪ 0 puntos: <50.000 m³ ▪ 3 puntos: 50.000 – 99.999 m³ ▪ 5 puntos: 100.000 – 300.000 m³ ▪ 7 puntos: >300.000 m³ B) Almacenamiento de combustible en Terminal Small Scale de GNL Capacidad total de almacenamiento ▪ 0 puntos: <250 m³ ▪ 3 puntos: 250 m³ – 499 m³ ▪ 5 puntos: 500 m³ – 1.500 m³ ▪ 7 puntos: >1.500 m³ C) Barcazas o gabarras de suministro de combustibles Capacidad del tanque de los buques (Si hay varios buques de suministro, se realizará la media ponderada por presupuesto). ▪ 0 puntos: <5.000 m³ ▪ 3 puntos: 5.000 -10.000 m³ ▪ 5 puntos: >10.000 m³ +1 punto: proyectos que incluyan 2 barcazas o gabarras de GNL / +2³ puntos para proyectos que incluyan 3 o más barcazas o gabarras de GNL. D) Instalación de conexiones para el suministro de energía eléctrica desde tierra (shore side electricity). Potencia máxima de diseño ▪ 0 puntos:<800 KW ▪ 3 puntos: 800 – 2.399 KW

¹³ Se entiende por puerto implicado aquel en el que se ubican las obras e instalaciones a ejecutar. En el caso de las barcazas o gabarras de suministro de GNL se entenderá como puerto implicado al puerto base desde dónde opera.

- 5 puntos: 2.400 – 5.000 KW
- 7 puntos: >5.000 KW

E) Hidrogeneras para usos portuarios o para avituallamiento de embarcaciones auxiliares de puerto y de buques en general

Capacidad total de suministro de combustible prevista

- 0 puntos: <30 kg/día
- 3 puntos: 30 - 500 kg/día
- 5 puntos: >500 kg/día - 1.000 kg/día
- 7 puntos: >1.000 kg/día

Aeropuertos

Las emisiones equivalentes anuales en toneladas de CO₂ por equipo de asistencia en tierra se han calculado a partir de los datos históricos registrados en los aeropuertos de Interés General para el periodo 2015-2020. Se fijan los siguientes parámetros:

- Push backs grandes (>25 t)	10 t CO ₂
- Push backs pequeños (<25 t)	7 t CO ₂
- Grupos eléctricos (GPU)	15 t CO ₂
- Autobuses para transporte de pasajeros (Jardineras)	12 t CO ₂
- Plataformas elevadoras	4 t CO ₂

Se evaluará la reducción de emisiones anuales de t de CO₂ equivalentes que incluye cada propuesta conforme a la siguiente tabla:

- 0 puntos: < 50 t CO₂
- 2,5 puntos: ≥ 50 t CO₂
- 5 puntos: ≥ 75 t CO₂
- 7,5 puntos: ≥ 100 t CO₂
- 10 puntos: ≥ 125 t CO₂

En los proyectos de tendido de suministro eléctrico bajo plataforma se contabilizará el número de puestos de estacionamiento servidos por esta red; las emisiones anuales de cada puesto de estacionamiento son equiparables a las de una unidad GPU (15 t CO₂). Los stands tipo MARS contarán como dos puestos.

I2: Demanda atendida por el solicitante

Puertos

Tráfico portuario en el puerto considerado en el mejor de los tres últimos ejercicios

Para determinar la valoración total se asignará la puntuación correspondiente a cada puerto y posteriormente se realizará la media ponderada por presupuesto.

Para tráfico de mercancías

- 1 puntos: <4 millones de t.
- 2,5 puntos: ≥ 4 millones de t - 20 millones de t
- 5 puntos: > 20 millones de t

Para tráfico de pasajeros de línea regular

- 1 punto: < 1 millón de pasajeros (pax)
- 2,5 puntos: ≥1 millón de pax - 3 mill pax
- 5 puntos: > 3 millón de pax

Aeropuertos

Tráfico de pasajeros totales en el aeropuerto en el mejor de los tres últimos ejercicios.

- 1 punto: < 1 millón de pasajeros totales: (LEI, MLN, EAS, VDE, VLL, PNA, GMZ, BJZ, JCU, LEN, AEI, RJL, SLM, RGS, ODB, QSA, SBO, MCV, ABC, HSK)
- 3 puntos: ≥ 1 millón de pasajeros totales o más de 50 millones de kg de mercancías: (MAH, SCQ, GRO, SPC, OVD, LCG, GRX, SDR, XRY, RMU, REU, VGO, ZAZ, VIT)
- 5 puntos ≥ 5 millones de pasajeros totales: (MAD, BCN, PMI, AGP, ALC, LPA, TFS, VLC, IBZ, SVQ, ACE, BIO, TFN, FUE)

Para las propuestas que incluyan la adquisición o remotorización de vehículos de varios aeropuertos de categorías diferentes, se realizará la media ponderada por presupuesto entre los diferentes aeropuertos. Las propuestas de empresas suministradoras de vehículos de asistencia a terceros deberán realizar la media ponderada considerando los aeropuertos actuales donde operan los vehículos que van a ser sustituidos.

I3: Efecto tractor de la inversión

- Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio
 - 0 puntos: $B/C < 1$ (no elegible)
 - 1,25 puntos: $1 \leq B/C < 1,5$
 - 2,5 puntos: $B/C \geq 1,5$
- Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB)
 - Si la intensidad máxima es del 30%:
 - 0 puntos: $RDF < 15\%$ o $RDF > 35\%$
 - 5 puntos: $15\% \leq RDF \leq 35\%$
 - Si la intensidad máxima es del 40%:
 - 0 puntos: $RDF < 20\%$ o $RDF > 45\%$
 - 5 puntos: $20\% \leq RDF \leq 45\%$

En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.

M12 Apoyo a la adopción de tecnologías propulsivas con energías alternativas en el sector marítimo.		11 M€								
Proyectos financiables	▪ Remotorizaciones de buques, principalmente para transformación a gas de motores principales y cambios a motores auxiliares más eficientes. ▪ Adquisición de nuevas construcciones con combustibles alternativos. ▪ Adaptación de buques en servicio para la conexión eléctrica a tierra o toma de combustibles alternativos. ▪ Sólo será subvencionables buques destinados al transporte de mercancías o mixto.									
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	▪ Empresas prestadoras de servicios de transporte marítimo de mercancías o mixto, así como las propietarias de los buques que presten dichos servicios. ▪ Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales: ▪ Certificado de inscripción en el Registro de buques y empresas navieras, para buques abanderados en España o empresas navieras españolas. ▪ Certificado de inscripción en el Registro especial de buques y empresas navieras, en caso de buques que tengan su centro efectivo de control o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias, debiendo figurar el número de matrícula y la lista a la que pertenece. ▪ Certificado de inscripción en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.									
Costes subvencionables	▪ Para nuevos buques, la diferencia de coste del buque propulsado por energías alternativas respecto de un buque propulsado por diésel o gasolina. ▪ En caso de remotorizaciones o adaptaciones, el coste de la adquisición del nuevo motor o el coste de inversión de la adaptación. ▪ En el caso de instalaciones para la conexión eléctrica a tierra o de conexiones para la toma de combustibles alternativos el coste de la instalación necesaria. ▪ Será subvencionable el coste de la mano de obra para la remotorización o adaptación, así como para la instalación del nuevo motor, conexión u obra de adaptación a bordo.									
Intensidad subvención sobre costes subvencionables ¹⁴	▪ 40% ▪ En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit									
Importe mínimo de subvención por proyecto	▪ 100.000€									
Costes unitarios de referencia	<table><tr><th>Proyecto</th><th>Coste de referencia</th></tr><tr><td>Remotorización de buque para transformación a gas.</td><td>10 - 15 millones de €</td></tr><tr><td>Adquisición de un buque propulsado con motor de GNL frente a propulsado con motor diésel/gasolina.</td><td>Diferencia de costes entre un 3 - 5% de precio del buque</td></tr><tr><td>Adaptación de buques para conectarse a la red eléctrica en puerto: - Buques de carga y mixtos con conexión en baja tensión según ISO IEC/IEEE 80005.3 - Buques de carga y mixtos con conexión en alta tensión según ISO IEC/IEEE 80005.1 </td><td> - 150.000 € - 300.000 € </td></tr></table>		Proyecto	Coste de referencia	Remotorización de buque para transformación a gas.	10 - 15 millones de €	Adquisición de un buque propulsado con motor de GNL frente a propulsado con motor diésel/gasolina.	Diferencia de costes entre un 3 - 5% de precio del buque	Adaptación de buques para conectarse a la red eléctrica en puerto: - Buques de carga y mixtos con conexión en baja tensión según ISO IEC/IEEE 80005.3 - Buques de carga y mixtos con conexión en alta tensión según ISO IEC/IEEE 80005.1	- 150.000 € - 300.000 €
Proyecto	Coste de referencia									
Remotorización de buque para transformación a gas.	10 - 15 millones de €									
Adquisición de un buque propulsado con motor de GNL frente a propulsado con motor diésel/gasolina.	Diferencia de costes entre un 3 - 5% de precio del buque									
Adaptación de buques para conectarse a la red eléctrica en puerto: - Buques de carga y mixtos con conexión en baja tensión según ISO IEC/IEEE 80005.3 - Buques de carga y mixtos con conexión en alta tensión según ISO IEC/IEEE 80005.1	- 150.000 € - 300.000 €									

¹⁴ En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

Criterios específicos de elegibilidad	▪ Deben ser buques abanderados en España u operados por una compañía establecida en España. ▪ El solicitante deberá acreditar el GT del buque mediante certificado internacional de arqueo. ▪ Los proyectos enmarcados en esta medida estarán encaminados a una reducción de gases de efecto invernadero.
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado climático
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado digital
Singularidades del criterio de impacto para esta medida	
Impacto	I1: Tamaño del Proyecto e Impacto en el Sector <u>Remotorizaciones de buques o buques de nueva construcción para el uso de energías alternativas.</u> Número de remotorizaciones/nuevos buques: ▪ 2,5 puntos: 1 remotorización o buque nuevo ▪ 5 puntos: 2 remotorizaciones o buques nuevos Uso de motores Eléctricos/Hidrógeno: + 5 Puntos adicionales <u>Adaptación de buques en servicio para la conexión eléctrica a tierra o toma de combustibles alternativos.</u> ▪ 5 puntos: instalación de conexión eléctrica a tierra o de conexiones para la toma de combustibles alternativos. Las propuestas que incluyan más de un tipo de proyecto podrán sumar los puntos correspondientes hasta un máximo de 10 puntos. I2: Demanda atendida por el solicitante Arqueo bruto del/los buque/s (en caso de más de 1 buque, se asignará la puntuación correspondiente a la suma del arqueo de los buques.) ▪ 0 puntos: GT < 7.500 ▪ 2,5 puntos: 7.500 GT – 25.000 GT ▪ 5 puntos: GT > 25.000 I3: Efecto tractor de la inversión ▪ Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio ▪ 0 puntos: B/C < 1 (no elegible) ▪ 1,25 puntos: $1 \leq B/C < 1,5$ ▪ 2,5 puntos: $B/C \geq 1,5$ ▪ Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB) ▪ 0 puntos: RDF < 20% o RDF > 45% ▪ 5 puntos: $20\% \leq RDF \leq 45\%$ En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.

Línea de Actuación 6. Digitalización del transporte		47,5 M€
M13 Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional.		47,5 M€
Proyectos financiados	▪ Proyectos para la digitalización y optimización de procesos en centros de transporte de mercancías intermodales (tanto ferroviarios como portuarios): ▪ Sistema Operativo de la Terminal (TOS); responsable de optimizar la planificación, gestión y control de la terminal de forma integral: ▪ Desarrollo e implementación de la planificación del proceso de carga y descarga orientada a minimizar movimientos en base a la información disponible. ▪ Sistemas de gestión de inventario. ▪ Intercambio Electrónico de Datos en formato estandarizado, para documentos e información utilizando las herramientas del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y del resto de actores involucrados en el transporte ferroviario de mercancías. ▪ Desarrollo de sistemas que permitan la interoperabilidad con plataformas de transporte digital para asegurar el intercambio electrónico de datos. ▪ Desarrollo de sistemas operativos de monitorización, control y seguimiento en tiempo real para control de incidencias. ▪ Business Intelligence para ayuda a la toma de decisiones a nivel operativo y estratégico. ▪ Sistemas de automatización para elementos funcionales de la terminal: ▪ Sistema de control de acceso automatizado que distinga entre control de acceso por carretera y ferrocarril. ▪ Sistema automatizado de carga y descarga de UTI basado en grúas montadas sobre rieles conectadas a TOS y con el objetivo de reducción del tiempo de transporte, evitar colisiones y minimizar los tiempos de inactividad. ▪ Sistema de inspección, control y seguimiento del estado de la carga en tiempo real (especialmente mercancías peligrosas) para dar respuesta inmediata a las incidencias. ▪ Creación de ecosistemas digitales y conectados, con un espacio común de datos transversales para la optimización del transporte de mercancías y que refuerce las capacidades industriales relacionadas con la cadena de suministro digital: ▪ Diseño, integración e implementación de las plataformas software necesarias a través del uso de tecnologías como inteligencia artificial o Internet de las cosas. ▪ Sistemas de análisis y gobierno de datos. ▪ Sistemas de simulación, control y seguimiento del transporte de las mercancías. ▪ Sistemas de planificación de transporte mediante la integración con los sistemas de compra, envío y selección de medio de transporte. ▪ Sistema de automatización en las operaciones dentro de los centros intermodales. ▪ Proyectos para la identificación y trazabilidad de material rodante y unidades de transporte intermodal (UTIs) mediante tecnologías digitales: ▪ Sensorización de material rodante. ▪ Sensorización de UTIs. ▪ Integración de información entre datos reales y bases de datos de uso frecuente. ▪ Proyectos de desarrollo tecnológico vinculados al nodo portuario y aplicados a la eficiencia logística en la infraestructura, operativa o prestación de servicios relacionados con el tráfico de mercancías. ▪ Instalación de sensores para operaciones portuarias y su desempeño. ▪ Diseño e instalación o actualización de la red de sensores del equipamiento portuario.	

	▪ Diseño e instalación de equipamiento portuario con sensores capaces de crear áreas dinámicas de seguridad. ▪ Desarrollo de redes de sensores capaces de transmitir el consumo de combustible en tiempo real durante las operaciones. ▪ Desarrollo de sistemas de alarma en tiempo real que informen sobre problemas de mantenimiento. ▪ Identificación y trazabilidad de la cadena logística: ▪ Instalación de sensores y máquinas en el equipamiento portuario para una mayor conectividad. ▪ Diseño de sistemas de análisis avanzados (big data) y predictivos. ▪ Aplicación de herramientas de inteligencia artificial.
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	▪ Empresas de transporte ferroviario de mercancías. ▪ Propietarios/poseedores de material rodante ferroviario. ▪ Operadores de transporte que posean UTIs. ▪ Empresas privadas propietarias de una terminal de carga. ▪ Empresas privadas o públicas que sean operadores de una terminal de mercancías de propiedad privada o pública de acuerdo con la Directiva 2012/34 / UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012. ▪ Empresas navieras. ▪ Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales: ▪ En el caso de empresas ferroviarias de transporte de mercancías: la licencia de empresa ferroviaria. ▪ En el caso de empresas propietarias o poseedoras de material rodante ferroviario: el certificado de inscripción en el Registro Especial Ferroviario indicando que se trata de material rodante en activo. ▪ En el caso de empresas privadas propietarias de una terminal ferroviaria de carga en España, conectada a la red ferroviaria de interés general (RFIG): el Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) del administrador de la infraestructura. ▪ En el caso de operadores de transporte que posean UTIs: código de licencia que le acredite como empresa registrada en España como operador o propietario de contenedores. ▪ En el caso de empresas privadas o públicas que sean operadores de una terminal de mercancías de propiedad privada o pública: el Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) del administrador de la infraestructura o título habilitante otorgado por la Autoridad Portuaria. ▪ En el caso de empresas navieras: Certificado de inscripción en el Registro de buques y empresas navieras, para buques abanderados en España o empresas navieras españolas.
Costes subvencionables	▪ Diseño del proyecto: coste de los estudios y proyectos relacionados con el análisis, el diseño y el desarrollo de la ingeniería de detalle relacionada con la implementación del proyecto. ▪ Material-hardware: coste de todo el equipamiento necesario para implementar los proyectos, así como el alquiler de la maquinaria necesaria para su instalación. ▪ En cuanto a la digitalización y optimización de procesos en terminales ferroviarias, marítimas, o centros de transporte internos de la empresa, los costes incluirán sensores, dispositivos de automatización y todo el equipamiento informático específico para la integración de cada proyecto, así como pórticos inteligentes para acceso ferroviario, cableado de grúas de pórtico en riel automatizado (ARMG), equipos de suministro de energía, equipos de comunicaciones y armarios para alojamiento de los equipos. ▪ En relación con la implementación de tecnologías para la identificación y localización de material rodante y UTIs, los costes elegibles incluirán sensores, antenas, y todos los dispositivos específicos para la integración de la sensorización de cada proyecto, cableado, equipo de alimentación como sistemas de alimentación ininterrumpida (SAI) o paneles solares, así como gabinetes de comunicación y equipamiento. ▪ En relación con la creación de ecosistemas digitales los costes elegibles incluyen la compra e instalación de los sensores necesarios para la implantación de tecnologías como inteligencia artificial o Internet de las cosas para realizar la automatización de los sistemas.

	- Material-software: - Costes de software necesarios para integrar cada proyecto individual en la plataforma operativa existente, así como su configuración y parametrización. Puede incluir herramientas de big data, análisis predictivo o inteligencia artificial. Incluye, además, el software necesario para las aplicaciones de prueba y testeo de los proyectos. - En cuanto a la digitalización y optimización de procesos en centros de transporte intermodales ferroviarios, el coste incluirá Sistema Operativo de Terminal (TOS), software de control de sistemas de acceso ferroviario y vial y sistemas de control de equipos de grúas o software de control de sistemas de inspección. - En cuanto al desarrollo tecnológico vinculado al nodo portuario, los costes elegibles incluirán el software necesario para implementar los proyectos. - En relación con la creación del ecosistema digital, los costes elegibles serán la compra, integración y testeo del software necesario para implementar las funcionalidades requeridas como la previsión de la demanda y los volúmenes de envío, la selección del medio de transporte y el proveedor, el seguimiento y rastreo de los envíos, la programación de planes de logística y la integración con otros sistemas como el de compras y envíos. - Dirección de obra: Coste de la dirección y gestión de obra de cada proyecto elegible bajo esta medida. Serán elegibles los costes de mano de obra necesarios para la instalación e integración de los sistemas y el material especificado como subvencionable, sea hardware o software.	
Intensidad subvención sobre costes subvencionables ¹⁵	40%	
Importe mínimo de subvención por proyecto	100.000€	
Costes unitarios de referencia	Proyecto	Coste unitario de referencia
	Instalación de los sensores necesarios en los vagones, locomotoras o UTIs	600€ / unidad
Criterios específicos de elegibilidad	Las inversiones de este régimen de ayudas estarán destinadas a la prestación de servicios y la ejecución de proyectos que se apliquen desde una perspectiva de interés general, excluyendo los servicios de movilidad urbana, metropolitana y regional.	
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	No dispone de etiquetado climático	
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	No dispone de etiquetado digital	

¹⁵ En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

Singularidades del criterio de Impacto para esta medida	
Impacto	I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector La puntuación máxima obtenida en este criterio será 10 puntos. En el caso de que una propuesta comprenda más de una tipología de proyecto se realizará la media ponderada, según presupuesto asociado, con el fin de obtener la puntuación final asignada a este criterio. - Proyectos para la digitalización y optimización de procesos en centros de transporte de mercancías intermodales (tanto ferroviarios como portuarios): 1 punto: proyectos que impliquen la planificación del proceso de carga y descarga. 1 punto: proyectos de Intercambio Electrónico de Datos (IED) en formato estandarizado. 1 punto: proyectos que permitan la interoperabilidad entre plataformas digitales. 1 punto: proyectos de visualización en tiempo real y seguimiento de procesos. 1 punto: proyectos de software de Business Intelligence (BI). 1 punto: proyectos de acceso automatizado a sistemas de control. 1 punto: proyectos que incluyan sistemas automatizados de carga y descarga de UTIs. 1 punto: proyectos que incluyan la creación de un ecosistema digital +1 punto: proyectos que afectan a dos nodos / +2 puntos para proyectos que afectan a 3 o más nodos. - Para proyectos de identificación, trazabilidad y localización de locomotoras, vagones y UTIs: 2 puntos: implementación de una plataforma online que integre toda la información sobre la localización de UTIs y material rodante. 0 puntos: menos de 500 locomotoras, vagones o UTIs. 4 puntos: entre 500 y 1500 locomotoras, vagones o UTIs. 8 puntos: 1500 o más locomotoras, vagones o UTIs. - Para proyectos que incluyan el desarrollo tecnológico vinculado al nodo portuario: 2,5 puntos: proyectos de mejora de la red de sensores del equipamiento portuario. 2,5 puntos: proyectos que incluyan sensores capaces de crear zonas de seguridad dinámicas. 2,5 puntos: proyectos de redes de sensores capaces de transmitir el consumo de combustible durante las operaciones. 2,5 puntos: proyectos de sistemas de alarma en tiempos real que informen sobre problemas de mantenimiento. I2: Demanda atendida por el solicitante La puntuación máxima obtenida en este criterio será 5 puntos. En el caso de que una propuesta comprenda más de una tipología de proyecto se realizará la media ponderada, según presupuesto asociado, con el fin de obtener la puntuación final asignada a este criterio. - Para proyectos de digitalización y optimización de procesos en nodos ferroviarios o proyectos de creación de ecosistema digital en nodos ferroviarios: 0 puntos: hasta 20.000 toneladas de tráfico al año 2,5 puntos: entre 20.000 y 200.000 toneladas de tráfico al año 5 puntos: más de 200.000 toneladas de tráfico al año - Para solicitudes de vagones: 0 puntos: hasta 36.000 km al año (el mejor de los tres últimos ejercicios) 2,5 puntos: entre 36.000 y 49.000 km por año y vagón (el mejor de los tres últimos ejercicios) 5 puntos: 49.000 o más km por año y vagón (el mejor de los tres últimos ejercicios)

	• Para solicitudes de locomotoras: ▪ 0 puntos: hasta 66.000 km por año y locomotora (el mejor de los tres últimos ejercicios) ▪ 2,5 puntos: entre 66.000 y 90.000 km por año y locomotora (el mejor de los tres últimos ejercicios) ▪ 5 puntos: 90.000 o más km por año y locomotora (el mejor de los tres últimos ejercicios) • Para solicitudes de UTIs: ▪ 0 puntos: hasta 1.000 UTIs manipuladas por año (el mejor de los tres últimos ejercicios) ▪ 2,5 puntos: entre 1.000 y 25.000 UTIs manipuladas por año (el mejor de los tres últimos ejercicios) ▪ 5 puntos: más de 25.000 UTIs manipuladas por año (el mejor de los tres últimos ejercicios) • Para proyectos relacionados con el desarrollo tecnológico vinculado al nodo portuario o proyectos de creación de ecosistema digital en nodos portuarios: ▪ 1 punto: menos de 5.000 contenedores con carga manipulados al año (el mejor de los tres últimos ejercicios) ▪ 2,5 puntos: Entre 5.000 y 30.000 contenedores con carga manipulados al año (el mejor de los tres últimos ejercicios) ▪ 5 puntos: más de 30.000 contenedores con carga manipulados al año (el mejor de los tres últimos ejercicios) ▪ I3: Efecto tractor de la inversión • Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio ▪ 0 puntos: $B/C < 1$ (no elegible) ▪ 1,25 puntos: $1 \leq B/C < 1,5$ ▪ 2,5 puntos: $B/C \geq 1,5$ • Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB) ▪ 0 puntos: $RDF < 20\%$ o $RDF > 45\%$ ▪ 5 puntos: $20\% \leq RDF \leq 45\%$ En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.
--	---

ANEXO II

Criterios de valoración

Criterios de evaluación				Valoración máxima	
Criterio	Subcriterio		Elemento a evaluar		
MADUREZ	M.1	Inicio del proyecto	* ¿Se puede confirmar que el proyecto se iniciará antes del 30 de junio de 2023? (Criterio excluyente) * Se valorarán positivamente aquellas propuestas que se inicien en los tres o seis meses siguientes a la concesión de la subvención	5	25
	M.2	Fin del proyecto y fin anticipado	* ¿Se puede confirmar que el proyecto terminará antes del 31 de diciembre de 2025? (Criterio excluyente) * Se valorarán positivamente aquellas propuestas que terminen antes del 30 de junio de 2024 o antes del 30 de junio de 2025	15	
	M.3	Solidez financiera del proyecto	* Se valorará positivamente aquellas propuestas que hayan avanzado en el cierre de la financiación del proyecto (excluido el importe de la subvención solicitada)	5	
IMPACTO ¹⁶	I.1	Tamaño del proyecto e impacto en el sector	* Se valorarán las propuestas que impliquen un mayor impacto en el sistema de transporte. (Por ejemplo: número de puntos de distribución de GNL, número de locomotoras en las se instalará ERTMS, etc.)	10	25
	I.2	Demanda atendida por el solicitante	* Se valorarán los resultados operativos de los últimos tres ejercicios (2019, 2020, 2021). Se utilizará para la evaluación el año con mejor resultado. * Se valorará la mejora relativa de los resultados operativos a causa de la inversión (Por ejemplo: km recorridos por la locomotora en la que se instalará ERTMS, demanda en aparcamientos seguros existentes, toneladas movidas en la terminal intermodal existente, etc.)	5	
	I.3	Efecto tractor de la inversión	* Se valorará la necesidad de la subvención para poder acometer las inversiones señaladas, así como la ratio beneficio / coste.	7,5	
	I.4	Igualdad de género	* ¿Contribuye la propuesta a la igualdad de género? Se valorarán aquellas propuestas que impulsen la empleabilidad de la mujer en el sector y fomenten la igualdad de género	2,5	
CALIDAD	C.1	Solidez de propuesta, programa de trabajos y cronograma	* Calidad de la propuesta presentada, de su programación de recursos y cronograma, del ACB y de la coherencia entre los objetivos previstos y el proyecto presentado	12,5	25
	C.2	Programa de explotación	* Presentar un programa que defina la explotación y mantenimiento de la inversión a futuro	7,5	
	C.3	Aceptación social y difusión pública	* Se valorará positivamente el contar con una aceptación positiva del proyecto por parte del sector y de los agentes afectados. * Será valorada la difusión pública de resultados enfocada a lograr una mejor acogida del proyecto.	5	
TOTAL EVALUACIÓN FASE 1				75	

¹⁶ Las singularidades de los subcriterios de impacto I.1, I.2 e I.3 se especifican para cada una de las medidas en el Anexo I.

Criterios de evaluación				Valoración máxima	
Criterio	Subcriterio		Elemento a evaluar		
RELEVANCIA GLOBAL	R.1	Contribución de la propuesta al desarrollo del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, a los objetivos de la convocatoria y a la estrategia de movilidad a nivel país	* ¿Está la propuesta alineada con los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España? * ¿Está la propuesta alineada con los objetivos y criterios de selección de la convocatoria? * ¿Está la propuesta alineada con los objetivos de la estrategia de movilidad sostenible, segura y conectada?	10	25
	R.2	Complementariedad de la propuesta con otros proyectos financiados por el Plan, con vistas a optimizar el impacto de las inversiones a nivel nacional, garantizando el equilibrio territorial	* Se deberá evaluar la compatibilidad de las distintas propuestas financiables en el conjunto del territorio * Contribución al equilibrio territorial	10	
	R.3	Integración de la propuesta en la Red Trans-Europea de Transportes	* Se valorarán aquellos proyectos a realizarse en la red TEN-T. * Las propuestas ligadas a material móvil (ERTMS, cambio de ejes, locomotoras, buques, etc.) tendrán la máxima puntuación	5	
TOTAL EVALUACIÓN FASE 2				25	
TOTAL EVALUACIÓN				100	

¹⁶ Las singularidades de los subcriterios de impacto I.1, I.2 e I.3 se especifican para cada una de las medidas en el Anexo I.

ANEXO III

Documentación de solicitud

- Parte A. Información general del proyecto.
- Parte B. Información administrativa.
- Parte C. Cumplimiento con la legislación y política ambiental.
- Parte D. Memoria técnica y financiera.

Parte A. Información general del proyecto

Datos básicos

- A0) Nombre y datos de identificación y contacto del solicitante.

Datos específicos

- A1) Información general del proyecto.

- Título de proyecto.
- Breve descripción.
- Responsable de la ejecución.
- Ubicación del proyecto.
- Modo de transporte: 1. Carretera, 2. Ferroviario, 3. Marítimo, 4. Aéreo, 5. Otros.
- Tipo de red: 1. Corredores europeos red Transeuropea, 2. Resto de la Red Transeuropea, 3. Resto de la red nacional de transporte, 4. Otros.

- A2) Beneficiarios. En el caso de agrupaciones, se especificarán los datos de cada miembro de la misma.

- Razón social.
- Costes subvencionables.
- Forma jurídica.
- Domicilio fiscal.

A3) Actividades. Por cada actividad, se especificarán la siguiente información.

- Nombre.
- Descripción.
- Fecha de inicio orientativa.
- Fecha de finalización orientativa.
- Responsable.
- Hitos de verificación.
- Costes subvencionables.
- Tasa de cofinanciación solicitada.

A4) Hitos. Para cada hito, se especificará la siguiente información.

- Nombre.
- Descripción.
- Fecha orientativa.
- Formas de verificación.

A5) Fuentes de financiación.

- Costes subvencionables.
- Subvención solicitada.
- Fondos propios.
- Préstamo del ICO
- Otros préstamos.
- Ingresos generados por el proyecto.
- Otras fuentes.

A6) Anualidades – Costes subvencionables. Se indicará un desglose de costes subvencionables por actividad y anualidad.

A7) Capacidad operativa y técnica.

– Proyectos similares ejecutados. Para cada proyecto ejecutado en los últimos cinco años similar al que se solicita la subvención, se indicará la siguiente información:

- Título del proyecto ejecutado.
- Breve descripción.
- Fecha de ejecución.
- Presupuesto.

– Inventario del equipamiento técnico, herramientas, instalaciones y patentes a disposición del solicitante y que sean relevantes para el proyecto.

A8) Proyectos relacionados. Para cada proyecto relacionado con el que se solicita la subvención que haya obtenido financiación de otro programa, se indicará la siguiente información si la conoce:

- Título del proyecto.
- Programa de financiación del proyecto.
- Acuerdo de subvención / Número de decisión del proyecto.
- Cantidad solicitada / otorgada para el proyecto.

Datos de proyecto.

A9) Línea.

- ☐ L1 Interoperabilidad en transporte ferroviario de mercancías.
- ☐ L2 Fomento de la intermodalidad del transporte.
- ☐ L3 Modernización de material ferroviario de mercancías.

- ☐ L4 Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado.
- ☐ L5 Sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo.
- ☐ L6 Digitalización del transporte.

A10) Tipo de proyecto.

- ☐ M1 Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) a bordo.
- ☐ M2 Acciones que eliminan las barreras para la interoperabilidad de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETIs).
 - ☐ M2.1 Sistemas de reducción de ruido en material rodante.
 - ☐ M2.2 Instalación de ejes de ancho variable en vagones de transporte de mercancías.
 - ☐ M2.3 Adaptación de locomotoras a varias tensiones de trabajo.
- ☐ M3 Innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras.
- ☐ M4 Construcción, adaptación o mejora de cargaderos y terminales intermodales ferrocarril-carretera, y sus conexiones terrestres.
- ☐ M5 Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de vagones para el transporte ferroviario de mercancías, incluido el necesario para el establecimiento de servicios de autopistas ferroviarias.
- ☐ M6 Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de material tractor ferroviario con otro material que utilice combustibles alternativos como el hidrógeno o la electricidad.
- ☐ M7 Construcción y mejora de zonas de aparcamiento seguras para vehículos comerciales, así como la provisión de servicios de información.
- ☐ M8 Servicios Inteligentes de Transporte para el sector de carreteras (ITS) en concesiones de autopistas de peaje y otros servicios relacionados con la seguridad y conservación de las carreteras.
- ☐ M9 Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras.
- ☐ M10 Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles: disminución de huella de carbono y sonorreductores.
- ☐ M11 Apoyo al despliegue de combustibles alternativos en Puertos y Aeropuertos.
- ☐ M12 Apoyo a la adopción de tecnologías propulsivas con energías alternativas en el sector marítimo.
- ☐ M13 Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías de ámbito nacional.

A11) Importes.

- Presupuesto.
- Fondos propios.
- Solicitado.

Parte B. Información administrativa

B.1.1 Ficha de entidad legal. Entidad del sector público empresarial.

B.1.1. FICHA DE ENTIDAD LEGAL. ENTIDAD DEL SECTOR PÚBLICO EMPRESARIAL

DENOMINACIÓN SOCIAL ¹⁷			
NOMBRE COMERCIAL			
REGISTRO DE INSCRIPCIÓN			
NÚMERO DE REGISTRO			
LUGAR DE REGISTRO CIUDAD		PAÍS	
FECHA DE REGISTRO			
NIF			
DIRECCIÓN DOMICILIO FISCAL			
CÓDIGO POSTAL		APDO. DE CORREOS	
		CIUDAD	
PAÍS		TELÉFONO	
CORREO ELECTRÓNICO			

FECHA	SELLO
FIRMA DEL REPRESENTANTE AUTORIZADO	

PRESENTE LA FICHA CUMPLIMENTADA Y FIRMADA Y ADJUNTE COPIA DE LOS DOCUMENTOS OFICIALES JUSTIFICATIVOS DE LOS DATOS CONSIGNADOS (RESOLUCIÓN, LEY, REGISTRO MERCANTIL, BOLETÍN OFICIAL, IDENTIFICACIÓN A EFECTOS DEL IVA, ETC.)

¹⁷ Denominación nacional

B.1.2 FICHA DE ENTIDAD LEGAL. PERSONA JURÍDICA PRIVADA

DENOMINACIÓN SOCIAL ¹⁸	 		
NOMBRE			
COMERCIAL			
FORMA JURÍDICA			
TIPO DE	CON ÁNIMO DE LUCRO ☐		
ENTIDAD	SIN ÁNIMO DE LUCRO ☐ ONG ¹⁹ SI ☐ NO ☐		
REGISTRO DE INSCRIPCIÓN			
NÚMERO DE REGISTRO			
LUGAR DE REGISTRO	CIUDAD		
	PAÍS		
FECHA DE REGISTRO PRINCIPAL			
	DD	MM	AAAA
NIF			
DIRECCIÓN			
DOMICILIO FISCAL			
CÓDIGO POSTAL		APDO. DE CORREOS	CIUDAD
PAÍS		TELÉFONO	
CORREO ELECTRÓNICO			

FECHA

SELLO

FIRMA DEL REPRESENTANTE AUTORIZADO

PRESENTE LA FICHA CUMPLIMENTADA Y FIRMADA Y ADJUNTE COPIA DE LOS DOCUMENTOS OFICIALES JUSTIFICATIVOS DE LOS DATOS CONSIGNADOS (RESOLUCIÓN, LEY, REGISTRO MERCANTIL, BOLETÍN OFICIAL, IDENTIFICACIÓN A EFECTOS DEL IVA, ETC.)

¹⁸ Denominación nacional.

¹⁹ ONG = Organización No Gubernamental, debe cumplimentarse en el caso de que se trate de una entidad sin ánimo de lucro.

B.2. FICHA DE IDENTIFICACIÓN FINANCIERA

Por favor utilice LETRAS MAYÚSCULAS Y CARACTERES LATINOS para rellenar el formulario.

DATOS BANCARIOS ²⁰	
NOMBRE DE LA CUENTA ²¹	
IBAN/NÚMERO DE LA CUENTA ²²	
CÓDIGO BIC/SWIFT	
NOMBRE DEL BANCO	
DIRECCIÓN DE LA SUCURSAL	
CALLE Y NÚMERO	
POBLACIÓN/CIUDAD	
CÓDIGO POSTAL	
PAÍS	

DATOS DEL TITULAR DE LA CUENTA (IGUAL QUE LOS DECLARADOS AL BANCO)	
TITULAR DE LA CUENTA	
CALLE Y NÚMERO	
POBLACIÓN/CIUDAD	
CÓDIGO POSTAL	
PAÍS	

OBSERVACIONES

SELLO DEL BANCO + FIRMA DEL REPRESENTANTE DEL BANCO ²³

FECHA

FIRMA DEL TITULAR DE LA CUENTA (Obligatorio)
--

²⁰ Los datos han de ser los del banco final, no los del banco intermediario.

²¹ No se refiere al tipo de cuenta. El nombre de la cuenta es normalmente el del titular de la cuenta. No obstante, el titular de la cuenta podría haber elegido un nombre diferente para su cuenta bancaria.

²² Incluya el código IBAN (Número Internacional de la Cuenta Bancaria).

²³ Es preferible adjuntar un certificado de titularidad de la cuenta. Tenga en cuenta que el certificado de titularidad ha de confirmar el NOMBRE DEL BANCO. En el caso de adjuntarse un certificado de titularidad, no se requerirán ni el sello del banco ni la firma de un representante del banco. No obstante, son SIEMPRE obligatorias tanto la firma del titular de la cuenta como la fecha.

B.3 Declaración responsable.

Don/Doña,
de nacionalidad, con NIF/NIE, en su
propio nombre y en representación de, con
NIF número....., domicilio en,
localidad, CP, provincia,
teléfono:, fax:, e-mail:,
domicilio a efectos de comunicaciones (si es distinto del
anterior), número:....., escalera, piso.....,
localidad, CP, provincia:.....,
teléfono....., fax:....., e-mail:
La representación se ostenta en virtud de

DECLARA QUE LA ENTIDAD A LA QUE REPRESENTA:

1. Certifica la veracidad de la información declarada en la solicitud y en la documentación adjunta.
2. Autoriza expresamente a la Comisión, a la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), al Tribunal de Cuentas y, cuando proceda, a la Fiscalía Europea a ejercitar los derechos que les reconoce el artículo 129, apartado 1, del Reglamento Financiero.
3. Cumple las condiciones y los requisitos establecidos en las bases reguladoras y en la convocatoria para la obtención de la subvención.
4. Manifiesta su compromiso con los estándares más exigentes en relación con el cumplimiento de las normas jurídicas, éticas y morales, adoptando las medidas necesarias para prevenir y detectar el fraude, la corrupción y los conflictos de interés, comunicando en su caso a las autoridades que proceda los incumplimientos observados.
5. Tiene su domicilio fiscal en España o dispone de una residencia fiscal o un establecimiento permanente en territorio español de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes.
6. No está incurso en ninguna de las prohibiciones previstas en el artículo 13.2 y 13.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, para obtener la condición de beneficiario.
7. Deniega expresamente el consentimiento para que el órgano concedente obtenga de forma directa la acreditación del cumplimiento de los requisitos del apartado 13.2.e) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, a través de certificados telemáticos, debiendo aportar entonces las certificaciones correspondientes, a efectos de recibir una subvención de las Administraciones Públicas, en los términos previstos en el artículo 22 del Real Decreto 887/2006, de 21 de julio. (NOTA: Indicar SÍ o NO).
8. Deniega expresamente el consentimiento para que el órgano concedente obtenga de forma directa la acreditación de la inscripción en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, a través de certificados telemáticos, debiendo aportar entonces las certificaciones correspondientes. (NOTA: Indicar SÍ o NO).
9. Se encuentra al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones de reintegro de otras subvenciones o ayudas recibidas, conforme a los términos establecidos en el artículo 21 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones (aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio), no encontrándose sujeta a una orden de recuperación pendiente, sobre cualquier subvención que le hubiera sido otorgada con anterioridad, bien por haberse declarado ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior, o bien por cualquier tipo de incumplimiento de las obligaciones que le vinieran atribuidas en la concesión, y se compromete a mantener el cumplimiento de las circunstancias anteriores durante el procedimiento de concesión de las ayudas y al menos hasta el momento en

que se efectúe el último pago del periodo de ejecución de la contraprestación de las ayudas.

10. Se encuentra al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones de reembolso de cualesquiera otros préstamos o anticipos concedidos anteriormente con cargo a los créditos específicamente consignados para la gestión de estos fondos en los Presupuestos Generales del Estado, conforme a los términos establecidos en el artículo 61.3 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se compromete a mantener esta situación al menos hasta el 31 de octubre de 2022.

11. No tiene la consideración de empresa en crisis conforme al Reglamento (UE) n.º 651/2014, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, y conforme a la definición establecida en las Directrices Comunitarias sobre Ayudas Estatales de Salvamento y de Reestructuración de Empresas no financieras en Crisis (2014/C 249/01). (NOTA: Indicar si se realiza a partir de cuentas individuales o consolidadas de la sociedad matriz.)

12. No incurre en doble financiación y que, en su caso, no le consta riesgo de incompatibilidad con el régimen de ayudas de Estado.

13. (NOTA: Eliminar la opción que no proceda.)

a) No ha solicitado ni recibido otras subvenciones o ayudas, para la misma inversión subvencionable por el presente Programa de apoyo, procedentes de cualquier Administración, organismo o entidad pública, nacional, de la Unión Europea o internacional.

b) Ha solicitado y/o recibido las siguientes subvenciones o ayudas, para la misma inversión subvencionable por el presente Programa de apoyo, procedentes de la/s siguiente/s Administración/es, organismo/s o entidad/es pública/s, nacional/es, de la Unión Europea o internacional/es, por el importe/s que asimismo se especifica/n:

Entidad concedente:

Importe ayuda:

Programa:

Indicar estado de la ayuda (solicitada/concedida/pagada):

14. Solicita la concesión de un pago anticipado. (NOTA: Indicar SÍ o NO).

15. Se compromete a comunicar de inmediato al órgano instructor cualquier modificación o variación de las circunstancias anteriores.

En, a de de

(Firma del representante legal de la entidad solicitante)

B.4 Declaración de cesión y tratamiento de datos en relación con la ejecución de actuaciones del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).

Don/Doña, DNI, como Consejero Delegado/Gerente/ de la entidad, con NIF, y domicilio fiscal en beneficiaria de ayudas financiadas con recursos provenientes del PRTR, declara conocer la normativa que es de aplicación, en particular las siguientes apartados del artículo 22, del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia:

1. La letra d) del apartado 2: «recabar, a efectos de auditoría y control del uso de fondos en relación con las medidas destinadas a la ejecución de reformas y proyectos de inversión en el marco del plan de recuperación y resiliencia, en un formato electrónico

que permita realizar búsquedas y en una base de datos única, las categorías armonizadas de datos siguientes:

- i. El nombre del perceptor final de los fondos;
- ii. el nombre del contratista y del subcontratista, cuando el perceptor final de los fondos sea un poder adjudicador de conformidad con el Derecho de la Unión o nacional en materia de contratación pública;
- iii. los nombres, apellidos y fechas de nacimiento de los titulares reales del perceptor de los fondos o del contratista, según se define en el artículo 3, punto 6, de la Directiva (UE) 2015/849 del Parlamento Europeo y del Consejo (26);
- iv. una lista de medidas para la ejecución de reformas y proyectos de inversión en el marco del plan de recuperación y resiliencia, junto con el importe total de la financiación pública de dichas medidas y que indique la cuantía de los fondos desembolsados en el marco del Mecanismo y de otros fondos de la Unión».

2. Apartado 3: «Los datos personales mencionados en el apartado 2, letra d), del presente artículo solo serán tratados por los Estados miembros y por la Comisión a los efectos y duración de la correspondiente auditoría de la aprobación de la gestión presupuestaria y de los procedimientos de control relacionados con la utilización de los fondos relacionados con la aplicación de los acuerdos a que se refieren los artículos 15, apartado 2, y 23, apartado 1. En el marco del procedimiento de aprobación de la gestión de la Comisión, de conformidad con el artículo 319 del TFUE, el Mecanismo estará sujeto a la presentación de informes en el marco de la información financiera y de rendición de cuentas integrada a que se refiere el artículo 247 del Reglamento Financiero y, en particular, por separado, en el informe anual de gestión y rendimiento».

Conforme al marco jurídico expuesto, manifiesta acceder a la cesión y tratamiento de los datos con los fines expresamente relacionados en los artículos citados.

....., de de 202.....

Fdo.

Cargo:

B.5 Modelo de Declaración de Ausencia de Conflicto de Intereses (DACI).

Al objeto de garantizar la imparcialidad en el procedimiento de subvención el/los abajo firmante/s, como beneficiario/s, declara/declaran:

Primero. Estar informado/s de lo siguiente:

1. Que el artículo 61.3 «Conflicto de intereses», del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio (Reglamento financiero de la UE) establece que «existirá conflicto de intereses cuando el ejercicio imparcial y objetivo de las funciones se vea comprometido por razones familiares, afectivas, de afinidad política o nacional, de interés económico o por cualquier motivo directo o indirecto de interés personal.»

2. Que el artículo 64 «Lucha contra la corrupción y prevención de los conflictos de intereses» de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, tiene el fin de evitar cualquier distorsión de la competencia y garantizar la transparencia en el procedimiento y asegurar la igualdad de trato a todos los candidatos y licitadores.

3. Que el artículo 23 «Abstención», de la Ley 40/2015, de 1 octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, establece que deberán abstenerse de intervenir en el procedimiento «las autoridades y el personal al servicio de las Administraciones en

quienes se den algunas de las circunstancias señaladas en el apartado siguiente», siendo éstas:

- a) Tener interés personal en el asunto de que se trate o en otro en cuya resolución pudiera influir la de aquél; ser administrador de sociedad o entidad interesada, o tener cuestión litigiosa pendiente con algún interesado.
- b) Tener un vínculo matrimonial o situación de hecho asimilable y el parentesco de consanguinidad dentro del cuarto grado o de afinidad dentro del segundo, con cualquiera de los interesados, con los administradores de entidades o sociedades interesadas y también con los asesores, representantes legales o mandatarios que intervengan en el procedimiento, así como compartir despacho profesional o estar asociado con éstos para el asesoramiento, la representación o el mandato.
- c) Tener amistad íntima o enemistad manifiesta con alguna de las personas mencionadas en el apartado anterior.
- d) Haber intervenido como perito o como testigo en el procedimiento de que se trate.
- e) Tener relación de servicio con persona natural o jurídica interesada directamente en el asunto, o haberle prestado en los dos últimos años servicios profesionales de cualquier tipo y en cualquier circunstancia o lugar».

Segundo. Que no se encuentra/n incurso/s en ninguna situación que pueda calificarse de conflicto de intereses de las indicadas en el artículo 61.3 del Reglamento Financiero de la UE y que no concurre en su/s persona/s ninguna causa de abstención del artículo 23.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público que pueda afectar al procedimiento de licitación/concesión.

Tercero. Que se compromete/n a poner en conocimiento del órgano de contratación/comisión de evaluación, sin dilación, cualquier situación de conflicto de intereses o causa de abstención que dé o pudiera dar lugar a dicho escenario.

Cuarto. Conozco que, una declaración de ausencia de conflicto de intereses que se demuestre que sea falsa, acarreará las consecuencias disciplinarias/administrativas/judiciales que establezca la normativa de aplicación.

(Fecha y firma, nombre completo y DNI)

Parte C. Cumplimiento con la legislación y política ambiental

Don/Doña
con NIF....., por sí mismo/a o en representación de la
entidad en calidad
de,

DECLARA

Que ha presentado solicitud para el proyecto
denominado
.....
.....

y que todas las actividades que requiere para su desarrollo, teniendo en cuenta todas las fases del ciclo de vida del proyecto, cumplen lo siguiente:

A. No ocasionan un perjuicio significativo a los siguientes objetivos medioambientales, según el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles mediante la

implantación de un sistema de clasificación (o «taxonomía») de las actividades económicas medioambientalmente sostenibles:

1. Mitigación del cambio climático: la actividad no da lugar a considerables emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).
2. Adaptación al cambio climático: la actividad no provoca un aumento de los efectos adversos de las condiciones climáticas actuales y de las previstas en el futuro, sobre sí misma o en las personas, la naturaleza o los activos.
3. Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos: la actividad no va en detrimento del buen estado o del buen potencial ecológico de las masas de agua, incluidas las superficiales y subterráneas, y del buen estado ecológico de las aguas marinas.
4. Economía circular, incluidos la prevención y el reciclado de residuos: la actividad no genera importantes ineficiencias en el uso de materiales o en el uso directo o indirecto de recursos naturales; no da lugar a un aumento significativo de la generación de residuos, el tratamiento mecánico-biológico, la incineración o el depósito en vertedero de residuos; ni la eliminación de residuos a largo plazo puede causar un perjuicio significativo y a largo plazo para el medio ambiente.
5. Prevención y control de la contaminación a la atmósfera, el agua o el suelo: la actividad no da lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo.
6. Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas: la actividad no va en detrimento de las buenas condiciones y la resiliencia de los ecosistemas, o va en detrimento del estado de conservación de los hábitats y las especies, en particular de aquellos de interés para la Unión.

B. Se adecúan a las características y condiciones fijadas para la medida y submedida del Componente y reflejadas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que se recogen en el anexo I y en el anexo IV de la presente orden.

C. Cumplirán la normativa medioambiental vigente a nivel nacional, de la Unión Europea e internacional que resulte de aplicación en materia de, entre otras, calidad y evaluación ambiental, aguas, suelos, cambio climático y transición energética, biodiversidad, ruido, residuos, economía circular y responsabilidad ambiental.

D. Las actividades que se desarrollan no están excluidas para su financiación por el Plan conforme a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (2021/C 58/01), a la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España y a su correspondiente Anexo. Las actividades excluidas son las establecidas en el artículo 5.2 b) de la presente orden.

E. No causan efectos directos sobre el medioambiente, ni efectos indirectos primarios en todo su ciclo de vida, entendiéndose como tales aquéllos que pudieran materializarse tras su finalización, una vez realizada la actividad.

El incumplimiento de alguno de los requisitos establecidos en la presente declaración dará lugar a la obligación de devolver las cantidades percibidas y los intereses de demora correspondientes.

Fecha:

Firmado:

Parte D. Memoria técnica y financiera

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO PROPUESTO

1.1. Descripción general del proyecto propuesto para el que se solicita subvención incluyendo necesidades y objetivos (debe ser consistente con la Parte A)

1.2. Contribución del proyecto propuesto y resultados esperados

1.3. Descripción de las actividades del proyecto propuesto conforme a la siguiente estructura, desglosado por actividad:

- a. objetivo **específico** de la actividad y cómo esto contribuye/se relaciona con los objetivos generales del proyecto propuesto;
- b. descripción de las **tareas** necesarias para la implementación de la actividad, incluida la información cuantitativa relevante relativa a la actividad en cuestión y las partes interesadas pertinentes, organismo/s de ejecución, procedimientos de autorización y aprobación y líneas de autoridad;
- c. **productos/ resultados** esperados y su cuantificación;
- d. **duración** o plazo de ejecución de la actividad;
- e. **interdependencias** entre las actividades (por ejemplo, fin a inicio, inicio a inicio, fin a fin, inicio a fin); si no hay dependencia entre las actividades esto debe estar claramente reflejado; explicar si una actividad está en el camino crítico.

Actividad 1:

Título:

a) Objetivo:

b) Tareas:

c) Producto/resultados:

d) Duración:

e) Interdependencias:

Actividad N:

Título:

a) Objetivo:

b) Tareas:

c) Producto/resultados:

d) Duración:

e) Interdependencias:

1.4. Descripción de la ubicación de los trabajos que son objeto del estudio y su georreferenciación

1.5. Visión general de la planificación del proyecto

Adjunte adicionalmente el diagrama de Gantt del proyecto según el modelo D1 establecido, disponible para su descarga en la sede electrónica del MITMA

2. MADUREZ DE LA PROPUESTA

Este apartado se cumplimentará de conformidad con las instrucciones recogidas en la guía del solicitante.

2.1. Preparación y disposición a iniciar las actividades que componen el proyecto

2.2. Finalización de las actividades que componen el proyecto

2.3. Solidez financiera del proyecto

3. IMPACTO DEL PROYECTO PROPUESTO

Este apartado se cumplimentará de conformidad con las instrucciones recogidas en la guía del solicitante.

3.1. Tamaño del proyecto e impacto de la propuesta en el sector

3.2. Demanda atendida por el solicitante

3.3. Efecto tractor de la inversión

3.4. Contribución de la propuesta a la igualdad de género

4. CALIDAD DE LA PROPUESTA**4.1. Descripción de la propuesta, programación de recursos y cronograma asociados, y coherencia entre los objetivos previstos y el proyecto presentado**

--

4.2. Programa de explotación y mantenimiento

--

4.3. Aceptación social y difusión pública del proyecto

--

4.4. Matriz de evaluación de riesgos por actividades

Actividad N.º	Riesgo	Impacto (Alto/Bajo)	Probabilidad (Alta/Baja)	Control (Bajo control/Fuera de control)	Medidas mitigadoras

5. RELEVANCIA GLOBAL

- 5.1. Contribución de la propuesta al desarrollo del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, a los objetivos de la convocatoria y a la estrategia de movilidad a nivel país**

--

- 5.2. Complementariedad de la propuesta con otros proyectos financiados por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, con vistas a optimizar el impacto de las inversiones a nivel nacional, garantizando el equilibrio territorial**

--

- 5.3. Contribución de la propuesta a la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)**

--

6. ANEXOS

Toda la información relevante para evaluar el proyecto propuesto estará recogida en esta memoria. No obstante, el solicitante podrá adjuntar documentación adicional de apoyo que acredite o justifique la información recogida en la Memoria Técnica y Financiera, indicándose debidamente en cada sección de la misma los anexos que contienen tal información

Se deberá adjuntar el diagrama de Gantt del proyecto, de conformidad con el modelo D1 establecido, que estará disponible para su descarga en la sede electrónica del MITMA.

Se deberá aportar, excepto en los proyectos que se integren en la línea de actuación 1, un Análisis Coste-Beneficio (ACB), que se realizará siguiendo una metodología reconocida por la Unión Europea, y que deberá presentarse como un anexo. Junto con el ACB, se deberá aportar, también como un anexo, la hoja de cálculo, de conformidad con el modelo D2 establecido, que estará disponible para su descarga en la sede electrónica del MITMA, cumplimentada con los datos empleados en el Análisis Coste-Beneficio.

El resto de los anexos se aportarán en la sede electrónica del MITMA como un archivo único (documentos D3).

Anexo 1: Anexo 2: Anexo n:

En, a ... de de

(Firma del representante legal de la entidad solicitante)

ANEXO IV

Condiciones para el cumplimiento del principio DNSH en cada una de las medidas incluidas en el componente 6 del PRTR

La normativa de referencia para determinar el cumplimiento del principio DNSH es la siguiente:

1. El Reglamento del Mecanismo para la Recuperación y Resiliencia (MRR), «Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia» («Reglamento MRR»).
2. La «Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (2021/C 58/01)» («Guía Técnica de la Comisión Europea»).
3. El «Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088» («Reglamento de Taxonomía»).
4. Los Actos Delegados del Reglamento de Taxonomía, en concreto, el «Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión, de 4 de junio de 2021, por el que se completa el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se establecen los criterios técnicos de selección para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo, y para determinar si esa actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los demás objetivos ambientales».
5. Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril de 2021, por el que se aprueba el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
6. Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España y su correspondiente anexo.

De conformidad con la citada normativa de referencia, a continuación se recogen las condiciones para el cumplimiento del principio DNSH en cada una de las medidas para las que se requiere un análisis sustantivo, tal y como están establecidas en el componente 6, inversión 4, del PRTR, que los beneficiarios deberán respetar para acreditar que las actividades no causan un perjuicio significativo a alguno de los seis objetivos medioambientales establecidos en el artículo 9 del Reglamento (UE) 2020/852 (mitigación del cambio climático, adaptación al cambio climático, uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, transición hacia una economía circular, prevención y control de la contaminación, protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas), en el sentido del artículo 17.

C6.I4 Análisis sustantivo del cumplimiento del principio DNSH por medida

Medida	Objetivos medioambientales					
	1	2	3	4	5	6
M1: Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) a bordo.				X		
M2.1: Acciones que eliminen las barreras para la interoperabilidad ferroviaria de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETIs): Instalación de sistemas de reducción de ruido de material rodante.				X	X	
M2.2: Acciones que eliminen las barreras para la interoperabilidad ferroviaria de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETIs): Instalación de ejes de ancho variable en vagones de transporte ferroviario de mercancías.				X	X	

1 Mitigación CC, 2 Adaptación CC, 3 Protección aguas, 4 Economía circular, 5 Prevención de la contaminación, 6 Protección de los Ecosistemas.

Medida	Objetivos medioambientales					
	1	2	3	4	5	6
M2.3: Acciones que eliminen las barreras para la interoperabilidad ferroviaria de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETIs): Adaptación de locomotoras a varias tensiones de alimentación.				X	X	
M3: Innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras.				X		
M4: Construcción, adaptación o mejora de cargaderos y terminales intermodales ferrocarril-carretera, y sus conexiones terrestres.	X	X	X	X	X	X
M5: Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de vagones para el transporte ferroviario de mercancías, incluido el necesario para el establecimiento de servicios de autopistas ferroviarias.	X			X	X	
M6: Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de material tractor ferroviario con otro material que utilice combustibles alternativos como el hidrógeno o la electricidad.	X			X	X	
M7: Construcción y mejora de zonas de aparcamiento seguras para vehículos comerciales, así como la provisión de servicios de información.	X	X	X	X	X	X
M8: Servicios Inteligentes de Transporte para el sector de carreteras (ITS) en concesiones de autopistas de peaje y otros servicios relacionados con la seguridad y conservación de las carreteras.				X		
M9: Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras.	X		X	X	X	X
M10: Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles: disminución de huella de carbono y sonorreductores.						
M11: Apoyo al despliegue de combustibles alternativos en Puertos y Aeropuertos.	X		X	X	X	X
M12: Apoyo a la adopción de tecnologías propulsivas con energías alternativas en el sector marítimo.	X			X	X	
M13: Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional.				X		

1 Mitigación CC, 2 Adaptación CC, 3 Protección aguas, 4 Economía circular, 5 Prevención de la contaminación, 6 Protección de los Ecosistemas.

Condiciones para el cumplimiento del principio DNSH en base a un análisis sustantivo

1. Mitigación cambio climático: ¿Se espera que la medida dé lugar a considerables emisiones de Gases de Efecto Invernadero?

M4, M5, M6, M7, M9, M11, M12

Las medidas están encaminadas a la reducción de Gases de Efecto Invernadero causantes del cambio climático, fomentando bien el cambio modal a un transporte ferroviario de mercancías más sostenible (M4, M5, M6) y más seguro (M7), mejorando la eficiencia en el transporte por carretera (M9 y M10) y en otros modos como el transporte marítimo y aéreo (M11 y M12). Estas actuaciones impulsan la contribución al cumplimiento de las estrategias, planes y programas tanto a nivel nacional como internacional en relación a la reducción de las emisiones de GEI y mitigación del cambio climático y contribución al cumplimiento del objetivo de reducción de un 55 % en 2030 de las emisiones (con respecto a 1990) de gases de efecto invernadero incluidos en el actual Marco de actuación en materia de clima y energía de la Unión Europea.

Las medidas contribuyen a los objetivos de descarbonización del transporte adoptados por medio de la sustitución de los combustibles del transporte convencionales por combustibles alternativos como GNL, hidrógeno y baterías eléctricas. En el caso de los motores propulsados con GNL, las emisiones de GEI experimentan un cierto descenso, mientras que, en el caso del hidrógeno, las emisiones de GEI serían nulas. Las emisiones de GEI derivadas del consumo eléctrico con baterías dependerá del origen de la energía eléctrica con la que se ha cargado la misma. El mix energético actual de la red, así como las previsiones de despliegue de energías renovables en los próximos años aseguran que las emisiones de GEI derivadas del consumo eléctrico

serán significativamente inferiores a las que se pudieran producir por medio de combustibles convencionales en buques. De esta manera se contribuiría al cumplimiento del objetivo de reducción de un 55 % en 2030 de las emisiones (con respecto a 1990) de gases de efecto invernadero incluidos en el actual Marco de actuación en materia de clima y energía de la Unión Europea del transporte. Este despliegue de infraestructuras de combustibles alternativos es también necesario para cumplir con la Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

En cuanto a la implantación de GNL como combustible, se considera que no causa un daño significativo puesto que teniendo en cuenta la infraestructura actual de los buques, la implantación de GNL en complementación al hidrógeno y la electricidad resulta en un desempeño ambiental significativamente mejor, teniendo además en cuenta que la transición a tecnologías neutras en carbono (hidrógeno, electricidad) es progresiva y no puede implantarse en su totalidad a corto plazo, por lo que el uso de GNL tiene un carácter transitorio.

No se producirán situaciones de bloqueo ambiental, puesto que el GNL complementa tecnologías con un impacto aún menor (hidrógeno, electricidad) que actualmente no pueden desplegarse al 100 % a corto plazo teniendo en cuenta la infraestructura y buques actuales. Es decir, el GNL no sustituye a la electricidad ni al hidrógeno, sino a las tecnologías convencionales (fuelóleo) que aún permaneciesen durante la progresiva transición a tecnologías neutras en carbono.

2. Adaptación al cambio climático: ¿Se espera que la medida provoque un aumento de los efectos adversos de las condiciones climáticas actuales y de las previstas en el futuro, en la medida en sí misma o en las personas, la naturaleza o los activos?

M4, M7

Las actuaciones previstas en estas medidas no aumentarán significativamente los efectos adversos de adaptación al cambio climático ya que no conllevan un incremento en el grado de exposición ni vulnerabilidad actual. Para la construcción o adaptación de nuevas infraestructuras, se fomenta la resiliencia de la infraestructura, ya que en su diseño se tendrán en cuenta el factor del cambio climático y sus proyecciones, de forma que el grado de exposición y vulnerabilidad actual se verá mejorado con la nueva infraestructura.

3. Uso sostenible y protección del agua y los recursos marinos: ¿Se espera que la medida vaya en detrimento del buen estado o del buen potencial ecológico de las aguas, incluidas superficiales y subterráneas y marinas?

M4, M7, M9, M11

En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. Se aplicarán los pasos de mitigación necesarios para la protección del medio ambiente, así como una evaluación del impacto en el estado del agua, de acuerdo con la Directiva 2000/60/CE, y se abordarán los riesgos identificados en el diseño de la medida.

Los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.

4. La transición a una economía circular, incluida la prevención y el reciclaje de residuos: ¿Se espera que la medida:

- i. conduzca a un aumento significativo de la generación, incineración o eliminación de residuos, con la excepción de la incineración de residuos peligrosos no reciclables; o
- ii. conduzca a ineficiencias significativas en el uso directo o indirecto de cualquier recurso natural en cualquier etapa de su ciclo de vida que no se minimice con medidas adecuadas; o
- iii. Cause daños significativos y a largo plazo al medio ambiente con respecto a la economía circular?

M1, M2.1, M2.2, M2.3, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M11, M12, M13

Todas las actuaciones contempladas en la Medida se regirán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos como se recoge en la Directiva (UE) 2018/851 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos.

Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:

«1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.

2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.

A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.»

Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70 % de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales, objetivo que también recoge la Directiva (UE) 2018/851 y el Proyecto de Ley de residuos y suelos contaminados (28 mayo 2021).

Para las M1, M7, M8 y M13 se tomarán medidas que aumente la durabilidad y la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, de los aparatos eléctricos y electrónicos implantados en los aparcamientos. Se adoptarán medidas adecuadas para que se apliquen los requisitos de diseño ecológico que facilitan

la reutilización y el tratamiento de los RAEE establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE).

La medida 12 considerará las directrices marcadas en la Orden APM/206/2018, de 22 de febrero, por la que se establecen los criterios para determinar cuándo el fuel recuperado procedente del tratamiento de residuos MARPOL tipo c para su uso como combustible en buques deja de ser residuo con arreglo a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

En cuanto a los motores propulsados con energías alternativas, cabe destacar el consumo de materias primas (litio, níquel cobalto magnesio y grafito) necesario para la fabricación de baterías. Se adoptarán medidas que reduzcan la dependencia de la UE de las importaciones de materias primas, facilitando el acceso a fuentes primarias y secundarias dentro de la UE. Además, se garantizará también un suministro seguro y sostenible proveniente de terceros países ricos en estos recursos. El uso de materias primas producidas de manera sostenible es crucial para la huella ambiental de la batería.

Se seguirán todas las directrices recogidas en la Directiva 2006/66/CE relativa a pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores, así como lo expuesto en el informe de la Comisión al parlamento europeo sobre la ejecución del Plan de acción estratégico para las baterías.

La medida tenderá a cumplir las directrices recogidas en la Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, con el objeto de favorecer la implantación de estos combustibles alternativos que favorecen la circularidad, así como lo expuesto en el Reglamento Delegado (UE) 2019/1745 por el que se completa y modifica la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L, el suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación interior, el suministro de hidrógeno para el transporte por carretera y el suministro de gas natural para el transporte por carretera y por vías navegables y se deroga el Reglamento Delegado (UE) 2018/674 de la Comisión.

5. Prevención y control de la contaminación: ¿Se espera que la medida conduzca a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes al aire, al agua o al suelo?

M2.1, M2.2, M2.3, M3, M4, M5, M6, M7, M9, M11, M12

La gestión de residuos se realizará en conformidad con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE y siguiendo las directrices marcadas por la Directiva (UE) 2018/851 sobre los residuos.

En las medidas 9 y 11 los criterios de elegibilidad de estas medidas asegurarán la reducción de emisiones contaminantes garantizando que los proyectos beneficiarios de infraestructuras de suministro de combustibles alternativos, también permitirán en el momento de su construcción el suministro de gases renovables y bajos en carbono.

No se espera que las medidas den lugar a un aumento de emisiones al agua en tanto que se adoptarán las normativas que se aplican a este tipo de instalaciones de estaciones de servicio y abastecimiento de combustibles, adaptándolas además a las particularidades de los nuevos productos.

6. Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas: ¿Se espera que la medida sea:

- i. significativamente perjudicial para el buen estado y la resiliencia de los ecosistemas; o
- ii. perjudicial para el estado de conservación de los hábitats y las especies, incluidos los de interés para la Unión?

M4, M7, M9 y M11

En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.

Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, traspuesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.