

Orden por la que se modifica la 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 - financiado por la Unión Europea - NextGenerationEU, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022.

La 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 fijó las bases para la concesión de ayudas de la primera convocatoria que también se recogía en la mencionada Orden. Las bases reguladoras fueron modificadas posteriormente mediante la Orden TMA/513/2022, de 30 de mayo, y la Orden TMA/758/2022, de 27 de julio y la Orden TRM/964/2024, de 11 de septiembre. Esta última modifica también la convocatoria, encuadrada en el título II de la Orden original. Posteriormente fue aprobada una nueva modificación de la convocatoria sin afectar a las bases reguladoras, mediante Orden Ministerial de 23 de junio de 2025.

Las subvenciones se enmarcan en la Inversión 4 «Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital» del Componente 6 «Movilidad sostenible, segura y conectada» del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). El Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva (PATSYD) ha contribuido a cumplir el hito CID 99, y continúa contribuyendo al hito CID 101 CID, si bien adaptándose a las modificaciones de la Decisión de Ejecución del Consejo por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) (ST 10150/21; ST 10150/21 ADD 1 REV 2), de 13 de julio de 2021, relativa a la aprobación de la evaluación del Plan de Recuperación de España.

La Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, establece que las ayudas se otorgarán de acuerdo con los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, igualdad y no discriminación, y eficacia y eficiencia, establecidos en el artículo 8.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

La primera convocatoria fue publicada —en paralelo a la publicación de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril— en la BDNS con los ID 623792, 670826, 670833, 670836, 670858, 670860, 670863, 670865, 670866, 670869 y 670778, publicando en el BOE los correspondientes extractos.

El extinto Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicó el 15 de diciembre de 2022 la Orden Ministerial por la que se resolvía el procedimiento de concesión de las ayudas de la primera convocatoria de las subvenciones del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital (PATSYD) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, correspondiente al ejercicio 2022, por valor de 445,4 millones de euros. En total, se subvencionaron 103 propuestas de 72 empresas públicas y privadas para impulsar la descarbonización y digitalización del transporte de



mercancías. Desde esa fecha, los beneficiarios se encuentran ejecutando las actuaciones subvencionadas de acuerdo con sus respectivos cronogramas, teniendo inicialmente como fecha límite de finalización el 31 de diciembre de 2025. La única salvedad en dicho régimen la introdujo la Orden de modificación de la convocatoria aprobada el 23 de junio de 2025, que añadió un nuevo artículo 45 en el Título II de la Orden Ministerial TMA/370/2022, de 21 de abril, para incluir un régimen especial de plazos de ejecución aplicables a determinados proyectos que cumplieran las condiciones establecidas en dicho artículo, por las consecuencias de la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) de 29 de octubre de 2024.

Durante la fase de ejecución y justificación de los proyectos subvencionados correspondientes a las medidas 5 y 6 del Anexo I de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, que se acogieron a la financiación de las actuaciones en la modalidad de arrendamiento financiero (leasing) se ha observado que en los criterios específicos de elegibilidad que debían cumplir los proyectos de dichas medidas para poder aspirar a la concesión de la subvención existe una restricción que tiene severas implicaciones funcionales, pues pone seriamente en riesgo la viabilidad de la ejecución y financiación de los proyectos afectados.

La naturaleza jurídica del leasing financiero es la de un contrato complejo atípico, con finalidad dual: por una parte, la empresa arrendataria (beneficiaria de la subvención) obtiene el derecho de uso del bien (en este caso, locomotoras o vagones) para la ejecución del proyecto subvencionado, cumpliendo con la finalidad principal de la ayuda; y, por otra parte, la empresa arrendadora anticipa el pago al proveedor del bien, asumiendo el arrendatario el pago posterior mediante cuotas periódicas, que incorporan tanto el coste de adquisición como la carga financiera derivada del aplazamiento del pago.

El apartado correspondiente a dichos criterios de elegibilidad de las fichas de las medidas 5 y 6 del Anexo I de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, indica que *«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»*, entendiéndose el término “recibida” como subvención otorgada, de conformidad con el vigente artículo 21.4.j) de las bases reguladoras. La determinación de los plazos en los que debe repercutirse el total de la subvención otorgada es clara, y solo se deja a la libre elección del beneficiario si desea aplicar la subvención a la reducción del principal pendiente de pago o a la reducción de las cuotas. Sin embargo, esta elección deja de ser lógica si se tiene en cuenta que los plazos de financiación de este tipo de proyectos son en la inmensa mayoría de los casos muy prolongados, superando ampliamente los plazos de suministro de los elementos subvencionados. Son usuales plazos de amortización de 15 o 20 años, o incluso más.



En tal caso, la elección del beneficiario de que la repercusión de la subvención otorgada fuera aplicada a la reducción de las cuotas, con anterioridad a la finalización del periodo de ejecución de los proyectos, supondría que en ningún caso podría aplicarse la subvención; no ya en su totalidad, sino ni siquiera en una proporción relevante. Siendo los plazos máximos de ejecución posibles en el contexto del programa de solo 3 o 4 años, el plazo de repercusión efectiva quedaría limitado a una mínima parte del plazo total de amortización, y la proporción de cuotas repercutidas con reducción de subvención alcanzaría idéntica ratio respecto al total de cuotas a abonar. Esta situación supone desvirtuar en gran medida el sentido de la posibilidad de elección por parte del beneficiario de la manera en la que aplicar la subvención otorgada, cuando un proyecto de las medidas 5 o 6 se financia mediante un contrato de leasing, pues realmente no existiría ningún proyecto en el que se pudiera elegir la opción de repercutir la subvención en las cuotas y que la subvención estuviera completamente aplicada al finalizar el plazo de ejecución.

Por otra parte, el artículo 19.1.c) de la Orden TMA/370/2021, de 21 de abril, prescribe que los costes subvencionables deben ser reales y abonados efectivamente con anterioridad a la finalización del periodo de justificación establecido en el artículo 21 de la orden, salvo que se indique otro en la convocatoria. La letra d) del mismo apartado requiere que exista constancia documental sobre su realización, de modo que puedan ser verificables. Si en la convocatoria no se definen y ajustan estos requisitos, el precepto obliga a imponer la fecha límite del artículo 21 de la orden (31 de diciembre de 2025), que nuevamente supone la imposibilidad material de aplicar la totalidad de la subvención repercutiendo su importe en las cuotas abonadas con anterioridad a dicha fecha límite.

Por evitar todos los problemas expuestos, la presente Orden recoge una modificación del Título II de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, que regula la primera convocatoria del Programa, añadiendo un nuevo apartado 5 al artículo 34 de Costes Subvencionables que contiene un régimen específico para la justificación de aquellos expedientes afectados por esta modalidad financiera, permitiendo aplicar la subvención sobre cuotas futuras, aunque no estén abonadas por completo antes del periodo de ejecución de estos proyectos; y especificando la forma documental que servirá para considerar válidamente acreditada la repercusión de la subvención en las cuotas futuras. No obstante, debe resaltarse que este hecho deberá ser debidamente justificado por parte de las entidades beneficiarias.

Esta modificación de la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022 se realiza sin afectar a la parte de la Orden de carácter reglamentario y no desvirtúa el objetivo inicial de este programa de ayudas, basado en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (EMSSyC) y en una recomendación específica de país de 2019, que insta a centrar la inversión económica en mejorar las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías. Su objetivo es, en colaboración con empresas del sector, mejorar la digitalización, la descarbonización y la eficiencia energética, y aumentar el transporte ferroviario de mercancías. Además, está alineado con la Estrategia Europea



de Movilidad Sostenible e Inteligente de diciembre de 2020, que promueve la ecologización del transporte de mercancías.

En virtud de lo anteriormente expuesto, dispongo:

Artículo único. *Modificación de la 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.*

La 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 queda modificada de la siguiente manera:

Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 34, con la siguiente redacción:

«5. En el caso de operaciones de arrendamiento financiero previstas en el anexo I para proyectos de las medidas 5 y 6 del artículo 31.1, a los efectos de la aplicación del artículo 19.1 podrán ser subvencionables los gastos incluidos en el contrato de arrendamiento financiero cuyo pago esté previsto que se efectúe mediante cuotas que incluyan la repercusión de la subvención otorgada más allá de la fecha de presentación de la cuenta justificativa, siempre que se cumpla lo siguiente:

- a) Que la repercusión de todo el importe de la subvención otorgada cuyo abono al arrendador reste por justificar después de la fecha de presentación de la cuenta justificativa esté prevista en las cuotas pendientes de abono en el contrato de leasing perfeccionado y presentado en la fase de justificación.
- b) Que las cuotas a abonar se encuentren individualmente recogidas y calendarizadas en el contrato. Los importes que se abonen finalmente en cada cuota podrán ser diferentes a los inicialmente establecidos, debido a ajustes financieros previstos en el contrato, sin que ello suponga en ningún caso:
 - i. Una reducción del importe de subvención repercutido en la cuota a abonar o en ninguna de las cuotas pendientes de abono.
 - ii. Una reducción de la proporción que alcance el importe de subvención repercutido respecto al importe total original previsto de abono en la cuota correspondiente o en cualquiera de las cuotas pendientes de abono.
- c) Que el contrato establezca la obligación de abonar las cuotas estrictamente de acuerdo con dicho calendario.
- d) Que los bienes ejecutados en el proyecto y financiados mediante el contrato de leasing hayan sido recibidos por el beneficiario con anterioridad a la fecha de presentación de la cuenta justificativa del proyecto.»

La presente Orden pone fin a la vía administrativa, pudiendo interponerse recurso de reposición ante el Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, en el plazo de un (1)



mes, 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, o directamente recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos (2) meses, contados desde el día siguiente al de la notificación de la misma, conforme a lo establecido en los artículos 11.1.a) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Óscar Puente Santiago

