

ANEXO I

Cuantía de las ayudas a destinatarios últimos y requisitos de las actuaciones

1. A efectos de aplicación de este real decreto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones de categorías⁽²⁾ y clases⁽³⁾ de vehículos:

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (Texto pertinente a efectos del EEE).

⁽³⁾ Reglamento n.º 107 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

a) categoría M, que comprende los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de pasajeros y su equipaje, incluyendo:

i) categoría M2: vehículos de motor que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima⁽⁴⁾ no sea superior a 5 toneladas, independientemente de que dichos vehículos de motor tengan o no espacio para pasajeros de pie.

⁽⁴⁾ Se entiende «Masa máxima» como «masa máxima en carga técnicamente admisible» de acuerdo a lo especificado en el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018.

ii) categoría M3: vehículos de motor que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima sea superior a 5 toneladas, independientemente de que dichos vehículos de motor tengan o no espacio para pasajeros de pie.

En el caso de los vehículos de categoría M con una capacidad no superior a veintidós pasajeros además del conductor, se distinguen dos clases de vehículos:

– «clase A»: vehículos diseñados para el transporte de pasajeros de pie; los vehículos pertenecientes a esta clase están provistos de asientos y deben estar acondicionados para transportar pasajeros de pie;

– «clase B»: vehículos no diseñados para el transporte de pasajeros de pie; los vehículos pertenecientes a esta clase no están acondicionados para transportar pasajeros de pie

En el caso de los vehículos de categoría M con una capacidad superior a veintidós pasajeros además del conductor, se distinguen tres clases de vehículos:

– «clase I»: vehículos provistos de zonas destinadas a pasajeros de pie para permitir el desplazamiento frecuente de estos;

– «clase II»: vehículos destinados principalmente al transporte de pasajeros sentados, diseñados para permitir el transporte de pasajeros de pie en el pasillo o en una zona que no sobrepase el espacio previsto para dos asientos dobles;

– «clase III»: vehículos destinados exclusivamente al transporte de pasajeros sentados.

Además, a los efectos de considerar determinados vehículos como elegibles, se deben diferenciar dentro de la categoría M aquellos considerados como de «suelo bajo» según lo especificado en el punto 3 de la parte C del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858, de 30 de mayo de 2018, que a su vez hace referencia al apartado 2.1.4 del Reglamento n.º 107 de UN, que define «Vehículo de suelo bajo» a todo vehículo perteneciente a la clase I, II o A en el que al menos el 35 % de la superficie disponible para pasajeros de pie (o de su sección delantera, en el caso de los vehículos articulados, o su piso inferior, en los vehículos de dos pisos) constituya una superficie sin escalones, con acceso a una puerta de servicio como mínimo.

b) categoría N, que comprende los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, incluyendo:

i) categoría N2: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 12 toneladas,

ii) categoría N3: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas.

c) categoría O4: Vehículos de la categoría O (semirremolques) cuya masa máxima sea superior a 10 toneladas.

2. Cuantía y requisitos de las ayudas.

Se incluyen a continuación las cuantías unitarias de las subvenciones correspondientes a las actuaciones de cada actividad, así como sus requisitos:

Actividad 1. Achatarramiento

Se establecen las cuantías unitarias de ayuda fija por achatarramiento que aparecen en la siguiente tabla, en función de la categoría del vehículo y de su antigüedad, definida en cuanto a su estándar de emisión Euro:

Se establece un límite máximo de ayuda de treinta (30) vehículos por destinatario último y convocatoria, en cada Comunidad Autónoma o ciudad de Ceuta y Melilla, salvo personas físicas, que tendrán un límite de un (1) vehículo por destinatario último.

Este límite de (30) vehículos estará vigente mientras permanezca en vigor el Marco Nacional Temporal tal y como figura en el artículo 3.15 del presente real decreto. A partir de la finalización de la vigencia de dicho Marco Nacional Temporal, estas ayudas deberán cumplir con los límites del Reglamento (UE) n.º 1407/2013 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de *minimis*.

Categoría de vehículo	Achatarramiento Importe unitario de la subvención (€)		
	Vehículo Euro V o EEV ⁽⁶⁾	Vehículo Euro IV o Euro III	Vehículo Euro II o más antiguo
M2.	20.000	9.000	4.000
M3.	25.000	12.000	6.000
N2.	12.000	5.000	2.500
N3, con masa máxima inferior a 16 toneladas.	15.000	7.000	3.000
N3, con masa máxima superior a 16 toneladas.	20.000	10.000	5.000

⁽⁶⁾ La legislación aplicable a estas categorías de vehículos fue originalmente introducida por la Directiva 88/77/CE, seguida por un gran número de modificaciones. En el año 2005 la legislación fue modificada de manera importante por la Directiva 2005/55/CE. EURO I y EURO II, Directiva 91/542/CE; EURO III, EURO IV y EURO V Directiva 1999/96/CE. Nuevos límites para EURO IV y EURO V en Directiva 2005/55/CE. EURO VI Reglamento 595/2009 (y sucesivas modificaciones).

La Directiva 1999/96/CE introduce medidas relativas a la creación de un nuevo concepto de vehículos ecológicos avanzados, denominado EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles).

Será actuación subvencionable en la cuantía que se recoge en la tabla anterior, el achatarramiento y baja definitiva en circulación de vehículos matriculados en España, siempre que reúnan los requisitos que en virtud de este real decreto se detallan.

El destinatario de la ayuda deberá acreditar la baja definitiva en circulación de un vehículo matriculado en España, mediante la presentación del correspondiente certificado acreditativo de la baja definitiva del vehículo a achatarrar en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y el certificado de destrucción o tratamiento medioambiental. El destinatario último de la ayuda deberá además ostentar la titularidad del vehículo a achatarrar al menos durante los dos (2) años anteriores a la fecha de solicitud de la ayuda, así como presentar el último recibo del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, debidamente abonado, al menos desde 2019.

El vehículo a achatarrar deberá ser de categoría M2, M3, N2 o N3, y estar matriculado en España con anterioridad al 1 de enero de 2019. Adicionalmente, e independientemente de su categoría, el vehículo a achatarrar tendrá en vigor la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) a la entrada en vigor de este real decreto y deberá haber estado adscrito a una autorización de transporte de las referidas en el artículo 15 de este real decreto en los dos (2) años anteriores a la fecha de solicitud de la ayuda.

En el caso de ser adquirente de vehículos subvencionables de acuerdo a la actividad 2 de este real decreto, las ayudas por achatarramiento y adquisición podrán ser acumulables.

Actividad 2. Adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono

Se establecen las cuantías individuales de ayuda fija que se incluyen en la siguiente tabla en función de la categoría del vehículo, la tecnología de la motorización y tipo de destinatario.

Con el fin de procurar una adecuada distribución de los fondos disponibles, se establece un límite máximo de ayuda de cincuenta (50) vehículos por destinatario último y convocatoria, en cada Comunidad Autónoma o en las ciudades de Ceuta y Melilla, salvo personas físicas, que tendrán un límite de un (1) vehículo por destinatario último.

Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla podrán elevar estos límites máximos de unidades por destinatario último, transcurridos 12 meses de la publicación de las convocatorias a la vista de la disponibilidad de fondos y el número de solicitudes recibidas por empresa, debiéndose cumplir en todo caso, los requisitos y límites establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014 en cuanto a los umbrales de notificación respecto a las ayudas a la inversión para la protección del medio ambiente.

Categoría y clase de vehículo	Tipo de beneficiario	Adquisición de vehículos Importe unitario de la subvención (€) por tecnología				
		Híbrido Simple (HEV)	Híbrido Enchufable (PHEV) o REEV	Gas: GNC, GNL	Eléctrico (BEV)	Hidrógeno (FCV, FCHV)
M. Clase A.	Autónomo y Pequeña empresa.	25.000 ¹	30.000	25.000 ¹	65.000	65.000
	Mediana empresa.	20.000 ¹	25.000	20.000 ¹	55.000	55.000
	Gran empresa.	15.000 ¹	20.000	15.000 ¹	45.000	45.000
M. Clase B.	Autónomo y Pequeña empresa.	35.000	45.000	35.000	130.000	130.000
	Mediana empresa.	30.000	40.000	30.000	110.000	110.000
	Gran empresa.	25.000	35.000	25.000	90.000	90.000
M. Clase I (longitud máxima de 15m).	Autónomo y Pequeña empresa.	50.000 ¹	60.000	22.000 ¹	170.000	170.000
	Mediana empresa.	40.000 ¹	50.000	18.000 ¹	145.000	145.000
	Gran empresa.	30.000 ¹	40.000	14.000 ¹	120.000	120.000
M. Clase I (longitud mayor de 15m).	Autónomo y Pequeña empresa.	60.000 ¹	70.000	25.000 ¹	200.000	200.000
	Mediana empresa.	50.000 ¹	60.000	20.000 ¹	175.000	175.000
	Gran empresa.	40.000 ¹	50.000	15.000 ¹	150.000	150.000
M. Clase II.	Autónomo y Pequeña empresa.	60.000 ¹	70.000	50.000 ¹	180.000	180.000
	Mediana empresa.	50.000 ¹	60.000	40.000 ¹	155.000	155.000
	Gran empresa.	40.000 ¹	50.000	30.000 ¹	130.000	130.000
M. Clase III.	Autónomo y Pequeña empresa.	30.000	40.000	30.000	180.000	180.000
	Mediana.	25.000	35.000	25.000	155.000	155.000
	Otras.	20.000	30.000	20.000	130.000	130.000
N2.	Autónomo y Pequeña empresa.	15.000 ²	90.000	-	130.000	130.000
	Mediana empresa.	12.500 ²	75.000	-	110.000	110.000
	Gran empresa.	10.000 ²	60.000	-	90.000	90.000
N3, con masa máxima inferior a 16 toneladas.	Autónomo y Pequeña empresa.	25.000 ²	100.000	-	170.000	170.000
	Mediana empresa.	20.000 ²	85.000	-	145.000	145.000
	Gran empresa.	15.000 ²	70.000	-	120.000	120.000

¹ Las ayudas establecidas para los vehículos híbridos o de gas de categoría M excluyen a aquellos vehículos incluidos en la definición de «suelo bajo» según lo especificado en el punto 3 de la parte C del Anexo I del Reglamento (UE) 2018/858 de 30 de mayo de 2018.

² Las ayudas establecidas para vehículos híbridos de categoría N corresponden exclusivamente a la compra de vehículos de bajas emisiones, según la definición del artículo 3 (12) del Reglamento (EU) 2019/1242⁽⁶⁾.

⁽⁶⁾ «Vehículo pesado de baja emisión»: un vehículo pesado que no sea un vehículo pesado de emisión cero, con emisiones específicas de CO₂ de menos de la mitad de las emisiones de CO₂ de referencia de todos los vehículos del subgrupo de vehículos al que pertenece el vehículo pesado, determinadas en virtud del punto 2.3.3 del anexo I del Reglamento (EU) 2019/1242. Por tanto, los vehículos subvencionables han de estar incluidos dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento y cumplir con la definición de «vehículo pesado de baja emisión».

Categoría y clase de vehículo	Tipo de beneficiario	Adquisición de vehículos Importe unitario de la subvención (€) por tecnología				
		Híbrido Simple (HEV)	Híbrido Enchufable (PHEV) o REEV	Gas: GNC, GNL	Eléctrico (BEV)	Hidrógeno (FCV, FCHV)
N3, con masa máxima superior a 16 toneladas.	Autónomo y Pequeña empresa.	25.000 ²	100.000	-	190.000	190.000
	Mediana empresa.	20.000 ²	85.000	-	160.000	160.000
	Gran empresa.	15.000 ²	70.000	-	130.000	130.000

² Las ayudas establecidas para vehículos híbridos de categoría N corresponden exclusivamente a la compra de vehículos de bajas emisiones, según la definición del artículo 3 (12) del Reglamento (EU) 2019/1242⁽⁶⁾.

⁽⁶⁾ «Vehículo pesado de baja emisión»: un vehículo pesado que no sea un vehículo pesado de emisión cero, con emisiones específicas de CO₂ de menos de la mitad de las emisiones de CO₂ de referencia de todos los vehículos del subgrupo de vehículos al que pertenece el vehículo pesado, determinadas en virtud del punto 2.3.3 del anexo I del Reglamento (EU) 2019/1242. Por tanto, los vehículos subvencionables han de estar incluidos dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento y cumplir con la definición de «vehículo pesado de baja emisión».

A efectos de aplicación de las cuantías de ayuda, se considerarán PYMEs aquellas empresas que se ajusten a la definición recogida en el anexo I del Reglamento (UE) 651/2014 de la Comisión.

Categoría de empresa	Efectivos	Volumen de negocio	Balance general
Mediana.	< 250	≤ 50 millones EUR	≤ 43 millones EUR
Pequeña.	< 50	≤ 10 millones EUR	≤ 10 millones EUR

Será actuación subvencionable la adquisición directa o por medio de operaciones de financiación por leasing financiero o arrendamiento por renting (también llamado leasing operativo) de vehículos nuevos, matriculados por primera vez en España a nombre del destinatario último de la ayuda, salvo en los casos de renting en los que podrá estar matriculado a nombre de la empresa de renting. Además, la fecha de factura de compraventa y fecha de matriculación serán posteriores a la fecha de registro de la solicitud de la ayuda. 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 solicitud de la ayuda.

También será subvencionable la adquisición de vehículos eléctricos (BEV), híbridos enchufables (PHEV), vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV) o de células de combustible (FCV o FCHV) de categorías N2, N3, M2 o M3 y con hasta quince (15) meses de antigüedad, contada desde su primera matriculación hasta la fecha de registro de la solicitud de ayuda, y cuya titularidad deberá ostentarla el concesionario, punto de venta o fabricante/importador que realice la venta del vehículo al destinatario último de la ayuda.

Los vehículos subvencionables deben respetar el principio de «no causar un perjuicio significativo» del artículo 17 del Reglamento sobre la taxonomía de la UE (Reglamento 2020/852). Así, todos los vehículos subvencionables han de cumplir siempre con la normativa europea de emisiones más reciente, actualmente Euro VI step E (Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y modificaciones posteriores). Además, este principio de «no causar un perjuicio significativo» determina la imposibilidad de ofrecer subvenciones para la adquisición de determinados vehículos, según su tecnología y características funcionales.

Los vehículos subvencionables deben pertenecer a las categorías M2, M3, N2 o N3 e incorporar alguna de las distintas tecnologías especificadas a continuación, cumpliendo además con los requisitos que en su caso se establecen:

i. Vehículos propulsados por motores de combustión interna que puedan utilizar combustibles fósiles alternativos, homologados como gas natural comprimido (GNC) o gas natural licuado (GNL), con las siguientes puntualizaciones:

i.a) En cumplimiento del principio de «no causar un perjuicio significativo» y promover las soluciones bajas en carbono las ayudas que se establezcan para vehículos de gas de categoría N y M estarán condicionadas al uso exclusivo para su funcionamiento con biometano u otro gas renovable⁽⁷⁾. Estas ayudas estarán condicionadas a lo que se establezca en la orden ministerial a la que hace referencia la Disposición Adicional primera de este real decreto.

⁽⁷⁾ El biometano renovable deberá cumplir los requisitos de sostenibilidad y de reducción de emisiones de la Directiva (EU) 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 (RED II).

i.b) Sin embargo, con carácter transitorio tal y como recoge la disposición transitoria única de este real decreto, se permitirán ayudas a vehículos de categoría M de GNC o GNL, excluidos los vehículos de «suelo bajo» según lo especificado en el punto 3 de la parte C del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858 de 30 de mayo de 2018, hasta el 31 de diciembre de 2023 sin necesidad de cumplir el requisito indicado en el párrafo anterior.

ii. Vehículos eléctricos puros (BEV), propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica.

iii. Vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, y que incorporan un motor de combustión interna de gasolina o gasóleo para la recarga adicional de las mismas.

iv. Vehículos híbridos eléctricos (HEV), propulsados total o parcialmente mediante motores de combustión interna de gasolina, gasóleo o gas y eléctricos cuya energía procede de la energía cinética del propio vehículo, recogida, almacenada y reutilizada en forma de electricidad en sus baterías, sin recarga a través de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica.

iv.a Los vehículos híbridos de categoría M que se incluyan en la definición de «suelo bajo» según lo especificado en el punto 3 de la parte C del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858, de 30 de mayo de 2018, quedan excluidos de las ayudas de este epígrafe.

iv.b Por otro lado, el principio de «no causar un perjuicio significativo» determina que las ayudas establecidas para vehículos híbridos de categoría N corresponden exclusivamente a la adquisición de vehículos de bajas emisiones⁽⁸⁾, según la definición del artículo 3 (12) del Reglamento (EU) 2019/1242. Por tanto, los vehículos subvencionables han de estar incluidos dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento y cumplir con la definición de «vehículo pesado de baja emisión».

⁽⁸⁾ «vehículo pesado de baja emisión»: un vehículo pesado que no sea un vehículo pesado de emisión cero, con emisiones específicas de CO₂ de menos de la mitad de las emisiones de CO₂ de referencia de todos los vehículos del subgrupo de vehículos al que pertenece el vehículo pesado, determinadas en virtud del punto 2.3.3 del anexo I del Reglamento (EU) 2019/1242.

v. Vehículos híbridos enchufables (PHEV), propulsados total o parcialmente mediante motores de combustión interna de gasolina o gasóleo y eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica. El motor eléctrico deberá estar alimentado con baterías cargadas desde una fuente de energía externa.

vi. Vehículo eléctrico de células de combustible (FCV): Vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.

vii. Vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV): Vehículo eléctrico de células de combustible que equipa, además, baterías eléctricas recargables.

Las adquisiciones de vehículos por medio de operaciones de financiación por renting, sólo podrán ser objeto de ayuda a condición de que:

a) El correspondiente contrato de arrendamiento establezca una duración mínima de dos años desde la fecha de su entrada en vigor y cuya formalización sea en todo caso, posterior a la fecha de registro de la solicitud de ayuda

b) La tramitación de la solicitud de ayuda podrá ser gestionada por el destinatario último de la ayuda o por entidades adheridas según se hubiera especificado en la convocatoria de la respectiva Comunidad Autónoma o ciudades de Ceuta y Melilla.

c) El contrato de arrendamiento deberá establecer expresamente que el arrendatario es el destinatario último de la ayuda que se otorgue, debiendo constar en el mismo, también expresamente, que una vez la empresa de renting reciba el pago del importe de la misma en esa fecha, aplicará el total de dicha ayuda a la reducción de las cuotas de pago o renta del arrendamiento que queden por satisfacer por parte del arrendatario.

d) El contrato recogerá que, en caso de que el importe de la suma de las cuotas pendientes por abonar fuera inferior al importe de la ayuda, el excedente de ayuda pendiente de abonar al destinatario último deberá ser abonado por la compañía de renting al destinatario último a la finalización del contrato de arrendamiento. El arrendatario, por tanto, como destinatario último de la ayuda, será quien deba cumplir los requisitos e incompatibilidades que se prevén en este real decreto.

e) En el caso de las operaciones de renting, en todos los supuestos, independientemente de quien tramite la ayuda, el destinatario último de la ayuda firmará un documento de cesión del derecho de cobro a favor de la compañía de renting que formalice la operación.

Actividad 3. «Retrofit» o modificación de la forma de propulsión de vehículos

Se establece un límite máximo de ayuda de cincuenta (50) vehículos por destinatario último y convocatoria, en cada Comunidad Autónoma o ciudad de Ceuta y Melilla, salvo personas físicas, que tendrán un límite de un vehículo por destinatario último.

Se establecen las cuantías unitarias de ayuda fija para «Retrofit» o modificación de la forma de propulsión de vehículos, que se incluyen en la tabla siguiente.

Categoría de vehículo	Retrofit Importe unitario de la subvención (€)	
	Transformación para que el vehículo sea propulsado al 100% con electricidad o hidrógeno como energía primaria (BEV, FCV o FCHV)	Transformación para que el vehículo funcione en su totalidad como vehículo de gas (GNC o GNL) siempre que cumpla con el estándar Euro VI-E
M2	18.000	6.000
M3	20.000	7.000
N2	18.000	–
N3	20.000	–

Será actuación subvencionable en la cuantía que se recoge en la tabla anterior, la modificación de la tecnología o sistema de propulsión o «retrofitting» de vehículos matriculados en España, siempre que reúnan los requisitos que en este real decreto se detallan.

A los efectos de este real decreto, se entiende como «retrofit» la modificación que se realiza sobre la unidad de potencia de un vehículo de las categorías N2, N3, M2 o M3 matriculado en España, originalmente propulsado al 100% por combustible diésel, gasolina o gas (GNC, GNL, GLP), para que pase a funcionar en su totalidad como vehículo eléctrico o de hidrógeno (es decir, conversión a BEV, FCV o FCHV).

Las ayudas para la modificación de la forma de propulsión de vehículos de categoría M2 y M3 que estén originalmente propulsados al 100% por combustible diésel o gasolina, para que pasen a funcionar en su totalidad como vehículo de gas (GNC o GNL), deberán estar vinculadas al uso de biometano u otros gases renovables, tal y como recoge la disposición adicional primera de este real decreto. Además, el vehículo transformado debe siempre cumplir con los últimos estándares de emisiones contaminantes para vehículos pesados (EURO VI-E).

Con carácter transitorio, hasta el 31 de diciembre de 2023, se incluyen ayudas para la modificación de la forma de propulsión de vehículos de categoría M2 y M3, que estén originalmente propulsados al 100% por combustible diésel o gasolina, para que pasen a funcionar en su totalidad como vehículo de gas (GNC o GNL) siempre que cumplan con los últimos estándares de emisiones contaminantes para vehículos pesados (EURO VI-E) sin necesidad de cumplir el requisito citado en el párrafo anterior. En este período transitorio quedan excluidos los vehículos de categoría M que se incluyan en la definición de «suelo bajo» según lo especificado en el punto 3 de la parte C del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858 de 30 de mayo de 2018

El destinatario de la ayuda deberá ostentar la titularidad del vehículo a modificar, y el vehículo original deberá tener como máximo diez (10) años de antigüedad, contado desde su primera matriculación. Ambos periodos de tiempo se contarán hasta el momento de la fecha de registro de la solicitud en la convocatoria correspondiente de este programa.

La modificación que se realice sobre la unidad de potencia del vehículo deberá siempre realizarse cumpliendo con lo establecido en el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.

El destinatario de la ayuda deberá aportar: fotocopia del permiso de circulación del vehículo y fotocopia de la tarjeta ITV (anverso y reverso) donde se acredita la reforma de transformación del tren de potencia.

Actividad 4. Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos

Se establecen las cuantías unitarias de ayuda fija para sistemas de recarga de baterías para vehículos eléctricos, por cada punto recarga completamente instalado y con acceso para su uso por vehículo pesado tipo N2, N3, M2 o M3, que se incluyen en la tabla siguiente en función de su potencia.

Potencia de punto de recarga	Importe unitario de la subvención (€)
Punto de recarga de baterías para vehículos eléctricos totalmente instalado y con acceso para vehículos pesados, con potencia igual o superior a 50 kW e inferior a 100 kW.	10.000
Punto de recarga de baterías para vehículos eléctricos totalmente instalado y con acceso para vehículos pesados, con potencia igual o superior a 100 kW e inferior a 150 kW.	25.000

Potencia de punto de recarga	Importe unitario de la subvención (€)
Punto de recarga de baterías para vehículos eléctricos totalmente instalado y con acceso para vehículos pesados, con potencia igual o superior 150 kW e inferior a 350 kW.	40.000
Punto de recarga de baterías para vehículos eléctricos totalmente instalado y con acceso para vehículos pesados, con potencia igual o superior 350 kW.	70.000

Será actuación subvencionable en la cuantía que se recoge en la tabla anterior, los sistemas de recarga de baterías para vehículos eléctricos en la modalidad de adquisición directa, siempre que se reúnan los requisitos que en este real decreto se detallan.

Será requisito necesario haber presentado simultáneamente solicitud de ayuda para adquisición directa o por medio de operaciones de financiación por leasing financiero o arrendamiento de vehículo eléctrico (BEV), híbrido enchufable (PHEV) o de autonomía extendida (REEV), de categoría N2, N3, M2 o M3. También se podrá solicitar ayudas para la implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en caso de haber presentado simultáneamente solicitud de ayuda para la transformación de la forma de propulsión del vehículo para que pase a funcionar en su totalidad como vehículo eléctrico (BEV). No se podrán solicitar ayudas para un número de puntos de conexión superior al de ayudas para la adquisición o transformación de vehículos del tipo especificado.

Las infraestructuras de recarga podrán ser accesibles al público. En este caso, deberán proporcionar acceso no discriminatorio a los usuarios, también en relación con las tarifas, los métodos de autenticación y pago y otras condiciones de uso

Los sistemas de recarga deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Cumplir con la normativa en materia de calidad y seguridad industrial que resulte de aplicación.

b) En concreto, la infraestructura del punto de recarga que se encuentre conectada a la red de baja tensión debe cumplir con lo establecido en el Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba una nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52 «Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos», del Reglamento electrotécnico para baja tensión, aprobado por Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, y se modifican otras instrucciones técnicas complementarias del mismo, sin perjuicio de lo establecido en la disposición final novena de dicho Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre

c) Alimentación: monofásica o trifásica 230-400 VAC.

d) Protecciones eléctricas de acuerdo con la normativa de seguridad.

e) Declaración CE.

f) Las infraestructuras de recarga o repostaje podrán ser accesibles al público. En este caso, deberán proporcionar acceso no discriminatorio a los usuarios, también en relación con las tarifas, los métodos de autenticación y pago y otras condiciones de uso, de acuerdo al artículo 36 bis introducido por el Reglamento (UE) 2021/1237 de la Comisión de 23 de julio de 2021 por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014, 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) Para el caso de recarga de acceso público, deberá disponer, al menos, de conector tipo 2 según IEC 62.196-2, o conector CCS2-Combo 2, según IEC 62196, con compatibilidad con modo 3 o modo 4 según instalación, con medida de energía integrada. Según el artículo 4 del Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, proporcionará la posibilidad de recarga puntual a los usuarios de vehículos eléctricos, sin necesidad de que medie contrato con el operador del punto de recarga que se trate, facilitando el servicio de recarga a disposición de los usuarios interesados de una forma

abierta, transparente y no discriminatoria. Además, deberá disponer de los siguientes requisitos de conectividad:

- Acreditar que la instalación dispone de interfaz de conexión que la permita plena conectividad y de sistema de memoria para almacenaje local de datos de al menos dos meses de operación.
- Compatible con el protocolo OCPP v1.6 o versión superior, mediante el uso de servicios web (SOA); y actualizable a versiones superiores.
- Identificación local del usuario mediante tarjeta de contacto RFID según I.^ºO 14443A o sistema de identificación equivalente.
- Medida de la potencia y de la energía transferida.
- Módulo de comunicación móvil 3G/GPRS o superior o cualquier canal de comunicación equivalente.

h) Los sistemas de recarga se clasificarán, según su potencia, de la siguiente forma:

- i. Sistema de carga rápida: potencia igual o superior a 50 kW e inferior a 100 kW.
- ii. Sistema de carga ultra rápida: potencia igual o superior a 100 kW. En caso de existir distintas potencias en un mismo sistema de recarga, este se clasificaría atendiendo a la potencia máxima de los puntos de recarga de la instalación

i) En medidas como la instalación de puntos de recarga u otras actuaciones que conlleven una obra de ocupación sobre el medio, se cumplirá 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, aplicándose las medidas de mitigación necesarias para asegurar la protección del medio ambiente. En estos casos, 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 conformidad con los requisitos de las Directivas 2000/60/CE (Directiva marco del agua), 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro»

Actividad 5. Adquisición de semirremolques para uso en autopistas ferroviarias

Se establece una cuantía unitaria de ayuda fija de 1.000 euros para la adquisición de semirremolques aptos para su uso en autopistas ferroviarias según las condiciones y requisitos incluidos a continuación. En todo caso, se establece un límite máximo de ayuda de treinta (30) vehículos por destinatario último y convocatoria, en cada Comunidad Autónoma o en las ciudades de Ceuta y Melilla, salvo personas físicas, que tendrán un límite de un (1) vehículo por destinatario último.

Será actuación subvencionable la adquisición directa o por medio de operaciones de financiación por leasing financiero o arrendamiento por renting (también llamado leasing operativo) de semirremolques, matriculados por primera vez en España a nombre del destinatario último de la ayuda, salvo en los casos de renting en los que podrá estar matriculado a nombre de la empresa de renting.

Además, la fecha de factura de compraventa y fecha de matriculación, serán posteriores a la fecha de registro de la solicitud de la ayuda. 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 ayuda.

Los semirremolques susceptibles de ayudas deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) Pertenecer a la categoría O4: Vehículos de la categoría O (semirremolques) cuya masa máxima sea superior a 10 toneladas.

- b) Deberán contar con el sistema Huckepak y cumplir los siguientes requisitos:
- Estar fabricados según la norma UIC 596-5 Transporte de vehículos de carretera sobre vagones. Organización técnica. Transporte de semirremolques con código P o código N sobre vagones.
 - Estar codificados según la norma UIC 596-6 Transporte de vehículos de carretera sobre vagones. Organización Técnica. Condiciones de codificación de las unidades de carga en el transporte combinado y en líneas de transporte combinado o la norma UNE EN 13044-3 Unidades de carga intermodales. Marcado. Parte 3. Marcados de semirremolques utilizados en ferrocarriles.
 - Disponer de un ILU-CODE según la norma UNE-EN 13044-1 Unidades de carga intermodales. Marcado. Parte 1. Marcados de identificación.