

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

- 3294** *Orden TMA/138/2022, de 28 de febrero, por la que se modifican los Anexos I, III, IV y VI del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.*

El Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, tiene por objeto regular la concesión directa, con carácter extraordinario, y por razones de interés público, social y económico, de ayudas a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla, así como la aprobación de las bases reguladoras de las subvenciones reguladas en el mismo, con la finalidad de que las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla aprueben las convocatorias para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera y empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Componente 1 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

La disposición adicional primera de este real decreto habilita a la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para modificar sus anexos mediante orden ministerial. Habiéndose identificado la conveniencia de precisar o modificar algunas cuestiones concretas, mediante la presente orden ministerial se modifican los anexos I, III, IV y VI del real decreto mencionado.

En primer lugar, respecto del anexo I: cuantía de las ayudas a destinatarios últimos y requisitos de las actuaciones, resulta necesario modificar o aclarar aspectos relativos a las actividades 1, 2, 4 y 5.

Las ayudas al achatarramiento de vehículos (actividad 1) buscan incentivar la retirada definitiva de circulación de vehículos pesados con el fin de generar una reducción cuantificable de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, además de ruido y otros efectos adversos del transporte y con efecto positivo también en la seguridad del tráfico. En el anexo I del real decreto se establecen distintas condiciones que tienen que cumplir los vehículos a achatarrar, algunas de ellas con el objeto de asegurar que el vehículo para el que se solicita la ayuda está realmente asociado a la actividad de transporte y que, con el incentivo de la ayuda solicitada, pasaría a retirarse de la circulación. Se ha considerado que para ello es suficiente con la exigencia de que el vehículo haya estado adscrito a una autorización de transporte de las referidas en el artículo 14 de este real decreto en los dos años anteriores a la solicitud, no siendo necesario añadir el requisito adicional de disponer de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en vigor a la fecha de entrada en vigor del real decreto. Esta exigencia puede suponer además una barrera para la solicitud de las ayudas, pues muchas empresas, especialmente las que efectúan transporte de viajeros en autobús que han sufrido de manera muy acusada los efectos de la crisis y de la disminución de viajeros como

consecuencia de la pandemia, han tenido parte de sus vehículos parados, normalmente los más antiguos, y no han renovado durante este tiempo la ITV para reducir los gastos asociados en momentos de crisis económica. Por lo tanto, se modifican las condiciones que se establecen en el anexo I para la actividad 1 de achatarramiento manteniendo la exigencia de que el vehículo haya estado adscrito a una autorización de transporte durante los dos últimos años, pero se elimina el requisito de disponer de ITV en vigor a la fecha de entrada en vigor del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre.

Así mismo se precisa mejor el requisito de presentación del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, debidamente abonado, exigiéndose que el destinatario último aporte el recibo del último pago del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, modificando el requisito inicialmente previsto en el anexo I de que se presentara el último recibo al menos, desde 2019, lo que llevaba a una cierta confusión, no quedando claro el número concreto de recibos que debían presentarse.

Por lo que se refiere a las modificaciones introducidas en relación con la actividad 2, adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono, se actualiza la tabla de cuantías individuales de ayuda fija en función de la categoría del vehículo, la tecnología de la motorización y el tipo de destinatario. La modificación de las cuantías inicialmente previstas en el anexo I se justifica por la necesidad de subdividir la categoría de vehículos N2 en tres subcategorías en función de la masa máxima del vehículo, estableciendo cuantías de ayudas diferenciadas para cada una de ellas. Esta concreción resulta necesaria teniendo en cuenta que la categoría de vehículos N2 engloba un amplio abanico de vehículos con distintos pesos y dimensiones, incluyendo vehículos con una masa máxima superior a 3,5 toneladas hasta las 12 toneladas. Por ello, se pasa a diferenciar los vehículos de esta categoría dividiendo en tres subcategorías. En la primera, se incluyen aquellos vehículos con una masa máxima de más de 3,5 toneladas y hasta las 5 toneladas, una segunda subcategoría para aquellos de masa máxima autorizada de más de 5 toneladas hasta las 8 toneladas y una tercera subcategoría para aquellos con una masa máxima autorizada de más de 8 toneladas hasta las 12 toneladas. Se establecen cuantías diferenciadas para cada una de estas subcategorías según las distintas tecnologías, respetando así el principio de proporcionalidad que necesariamente deben de cumplir las ayudas.

Por otro lado, se modifica la definición de vehículo eléctrico híbrido (HEV), con el fin de incorporar claramente dentro de esta tipología no solo aquellos vehículos que pueden utilizar baterías sino también otros sistemas de almacenamiento de energía eléctrica. De esta forma, se define vehículo eléctrico híbrido (HEV) como aquel en el que, para su propulsión mecánica, toma la energía de estas dos fuentes de energía/potencia eléctrica acumulada instaladas en el vehículo: un combustible consumible (por ejemplo, gasolina, gasóleo o gas) y un sistema de almacenamiento de energía/potencia eléctrica, sin recarga a través de una fuente exterior al vehículo. En todo caso, a los efectos de considerarse como tales en la aplicación del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, será necesario que el vehículo aparezca definido como vehículo eléctrico híbrido en su documentación técnica.

Igualmente, la presente orden ministerial aclara y complementa las condiciones de aplicación cuando la adquisición de los vehículos nuevos de energías alternativas de la actividad 2 o de los semirremolques para uso en autopistas ferroviarias de la actividad 5, se lleve a cabo mediante operaciones de financiación por *leasing* financiero o arrendamiento por *renting*.

De este modo se determina en la disposición adicional primera que las referencias a las operaciones de *renting* previstas en los anexos del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, se entiendan hechas igualmente a las operaciones de *leasing*.

También se incluye la posibilidad de que la ayuda obtenida pueda destinarse no sólo a la reducción de las cuotas de pago o renta del arrendamiento que queden por satisfacer por parte del arrendamiento, sino también reducir el principal pendiente a partir del momento en el que se reciba la ayuda, dando así la posibilidad de que el destinatario último de la ayuda pueda elegir la opción que más le beneficie.

Por otra parte, a diferencia de como ocurre en el mercado de vehículos de turismo, donde la red de concesionarios es muy amplia, en el caso de los vehículos industriales pesados, las compañías financieras de los fabricantes y los puntos de venta no siempre disponen de oficinas en todas las comunidades autónomas. Por ello, se aclara que no se podrá exigir que los concesionarios, puntos de venta o fabricante/importador que realicen la venta al destinatario último, o las entidades adheridas que gestionen la solicitud de ayuda en el caso de *renting* o *leasing*, tengan su sede en la misma comunidad autónoma o en las ciudades de Ceuta y Melilla en la que se gestiona la solicitud. Esto es debido a que podría suponer una limitación a la capacidad de elección del destinatario último que debería poder optar a toda la oferta existente en el mercado.

Por lo que se refiere a las modificaciones introducidas en relación a la actividad 4, de implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, se flexibiliza el requisito de haber presentado simultáneamente solicitud de ayuda para la adquisición de un vehículo eléctrico (BEV, PHEV, REEV) o de transformación de la forma de propulsión de un vehículo para que pase a funcionar en su totalidad como vehículo eléctrico (BEV), permitiéndose que dicha solicitud se pueda haber presentado también previamente dentro de la misma convocatoria. Así, la solicitud de ayudas para la implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos deberá presentarse al mismo tiempo o con posterioridad a la solicitud para la adquisición de un vehículo eléctrico o transformación de un vehículo a eléctrico, debiendo producirse en todo caso en la misma convocatoria de ayudas. Se prevé, además, que no se podrán solicitar ayudas para un número de puntos de conexión superior al de la suma de ayudas para la adquisición y transformación de vehículos del tipo especificado. Igualmente, la concesión de cada ayuda para la implantación de infraestructura de recarga vendrá supeditada al otorgamiento de una o más ayudas para la adquisición de vehículo eléctrico o para la transformación a vehículo eléctrico. Finalmente se recuerda expresamente la necesidad de que las cuantías de ayuda respeten los límites establecidos en el Reglamento (UE) 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.

En segundo lugar, resulta necesario la modificación del anexo III del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, de documentación a requerir a los destinatarios finales con objeto de adaptarlo a las modificaciones efectuadas en el anexo I, así como de efectuar algunos cambios que buscan la optimización de la gestión y tramitación de las solicitudes de ayudas.

Así, en relación con la actividad 1, se concreta que, además de identificar al vehículo y sus características, se deberá aportar copia del Permiso de Circulación, copia del último recibido abonado del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica y copia del documento que acredite la titularidad del vehículo. Estos documentos pasan a exigirse con anterioridad, como documentación necesaria para formalizar la solicitud de la ayuda, eliminándose, en consecuencia, como documentación a aportar para justificar la ayuda. Además, se elimina, el requisito de presentar la ITV en vigor en el momento de publicación del real decreto, de acuerdo con las modificaciones del anexo I.

En relación con la actividad 2, se añade para el caso de solicitud de adquisición de vehículos híbridos (HEV) de categoría N, que el solicitante confirme que conoce que el vehículo a adquirir debe estar incluido dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.o 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo y que debe cumplir la definición de vehículo de bajas emisiones, según la definición del artículo 3 (12) de dicho Reglamento, siendo necesario presentar tras la compra el certificado que lo acredite por parte del fabricante del vehículo. Se incluye el requisito de confirmación por parte del solicitante dada la necesidad de asegurar que el destinatario último conoce las condiciones asociadas a la adquisición de vehículos para recibir la

ayuda. Así mismo, estas condiciones se establecen para garantizar el cumplimiento del principio de no causar perjuicio significativo al medio ambiente (DNSH por sus siglas en inglés *do no significant harm*) de acuerdo a lo establecido en el artículo 5 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.

En el caso de la actividad 3 las solicitudes deberán adjuntar los documentos que acrediten la titularidad y antigüedad del vehículo, en este caso una copia del Permiso de Circulación, para poder comprobar las condiciones establecidas para esta actividad en el anexo I.

En el caso de la actividad 4, modifica el contenido mínimo de la memoria descriptiva de las actuaciones a acometer que debe de acompañar a la solicitud, eliminando la necesidad de identificar en ella los costes subvencionables, que quedarán detallados en la fase de justificación.

Por otro lado, el anexo III regula la documentación requerida para justificar la actuación realizada y, en línea con ello, se concreta la documentación que será necesario presentar en el caso de que las actividades 2 o 5 sean realizadas mediante operaciones de *renting* o de *leasing*. En relación con la actividad 3, para el caso de transformaciones de vehículos de categoría M, para que el vehículo funcione en su totalidad como vehículo de gas (GNC o GNL), se añade la necesidad de aportar certificado de la empresa transformadora que acredite que el vehículo no está definido como de «suelo bajo» según lo especificado en el punto 3 de la parte C del anexo I del 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, para poder asegurar el cumplimiento del principio de no causar un perjuicio significativo al medio ambiente, según lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021.

Finalmente, dentro de la documentación requerida para justificar la actuación realizada correspondiente a la actividad 4, se incluye un mayor detalle sobre las facturas que deban ser aportadas por el beneficiario final como prueba de haber incurrido en un conjunto de costes subvencionables. Dicho detalle en las facturas resulta necesario para verificar que la cuantía de la ayuda otorgada no incumple la limitación porcentual del total de los costes subvencionables establecidas en el artículo 36 del Reglamento (UE) 651/2014 de la Comisión de 17 de junio de 2014.

La modificación del anexo IV, de hitos y objetivos de aplicación a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, busca adecuar la fecha a partir de la cual comienza a transcurrir el plazo para valorar el grado de compromiso y ejecución de los fondos según lo dispuesto en el Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre. Por ello, se concreta que, aunque las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberán aprobar sus convocatorias en el plazo máximo de tres meses, desde la fecha de concesión de la subvención a la correspondiente comunidad autónoma o a las ciudades de Ceuta y Melilla, el resto de hitos y objetivos, se entenderán cumplidos en los plazos previstos en el anexo IV, desde la entrada en vigor del real decreto. De este modo, se adecúa el contenido del anexo IV a lo indicado en los artículos 10.2 y 13 del real decreto, dotando de coherencia al texto normativo.

Por último, la modificación del anexo VI, incluye la necesidad de indicar en la solicitud, en caso de adquisición de vehículos híbridos (HEV) de categoría N, que el solicitante conoce y acepta que el vehículo a adquirir debe estar incluido dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019 y que debe cumplir la definición de vehículo de bajas emisiones, según la definición del artículo 3 (12) de dicho Reglamento siendo necesario presentar tras la compra el certificado del fabricante del vehículo que lo acredite. Se incluye este requisito de confirmación por parte del solicitante, de manera coherente con

la modificación efectuada en el anexo III y dada la necesidad de asegurar que el destinatario último conoce las condiciones asociadas a la adquisición de vehículos para recibir la ayuda. Así mismo, estas condiciones se establecen para garantizar el cumplimiento del principio de no causar perjuicio significativo al medio ambiente (DNSH por sus siglas en inglés *do no significant harm*) de acuerdo a lo establecido en el artículo 5 del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021.

La norma se adecúa a los principios de buena regulación, de conformidad con el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En concreto, cumple los principios de necesidad y eficacia, ya que las modificaciones del anexo I vienen motivadas por la necesidad de eliminar el requisito adicional para los vehículos a achatarrar de disponer de la Inspección Técnica de Vehículos en vigor a la fecha de entrada en vigor del real decreto al suponer una barrera para la presentación de la solicitud de ayudas, ajustar la cuantía de las ayudas de adquisición a las categorías y clases de vehículos previstos en el anexo I, estableciendo nuevas subcategorías diferenciadas dentro de la categoría N2, así como concretar y establecer los requisitos necesarios y la documentación justificativa necesaria en los casos en los que las ayudas solicitadas se destinen a las actividades 2 y 5 y se realicen a través de operaciones de *renting* o de *leasing*. Igualmente, se flexibiliza el requisito previsto para la actividad 4, con el fin de facilitar a los destinatarios últimos la presentación de las solicitudes de manera simultánea o previa, siempre que se realicen en la misma convocatoria. Así mismo, en la modificación del anexo III se ajusta la documentación a aportar por parte del solicitante en la fase de solicitud y justificación de modo que se facilite la gestión de las subvenciones y se adaptan los requisitos y documentación a las modificaciones efectuadas en el anexo I. Igualmente la modificación del anexo IV del real decreto mencionado se justifica por la necesidad de adecuar su contenido a lo dispuesto en los artículos 10 y 13 del real decreto. Por último, se modifica el anexo VI para alinear el formulario de solicitud con los cambios en documentación incluidos en el anexo III.

Igualmente es conforme con el principio de proporcionalidad, dado que incluye la regulación imprescindible para atender a la finalidad prevista y permitir el cumplimiento de los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, sin incorporar nuevas cargas u obligaciones a los destinatarios.

Se adecúa al principio de seguridad jurídica en la medida en que la norma contribuye a adecuar el régimen jurídico de las subvenciones correspondientes a las actuaciones indicadas a través del instrumento jurídico determinado específicamente en la disposición adicional primera del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre.

Del mismo modo, se ha respetado el principio de transparencia teniéndose en cuenta las aportaciones del sector de fabricación de los vehículos para el establecimiento de las subcategorías de vehículos N2, del sector de empresas de *leasing* y *renting* para aclarar y completar las condiciones de aplicación cuando la adquisición se lleva a cabo mediante este tipo de operaciones financieras, a ambos sectores en cuanto a la conveniencia de no exigir la domiciliación de posibles empresas adheridas, concesionarios, puntos de venta o fabricantes/importadores en la comunidad autónoma y en las ciudades de Ceuta y Melilla de solicitud de las ayudas y al sector de transporte por carretera respecto a la barrera que puede suponer en la solicitud de ayudas al achatarramiento la exigencia de disponer de la inspección técnica de vehículos en vigor a la entrada en vigor del real decreto.

Por último, se cumple el criterio de eficiencia, al establecer la regulación mínima e imprescindible, sin imponer nuevas cargas u obligaciones a los destinatarios finales de las ayudas.

Esta orden se dicta en virtud de la habilitación otorgada a la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la disposición adicional primera del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre.



En su virtud, dispongo:

**Artículo único.** *Modificación de los anexos I, III, IV y VI del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.*

1. El anexo I del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Dentro del epígrafe «Actividad 1. Achatarramiento» se modifica el quinto párrafo que queda redactado del siguiente modo:

«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.»

Dos. Dentro del epígrafe «Actividad 1. Achatarramiento» se modifica el penúltimo párrafo que queda redactado como se indica a continuación:

«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 deberá haber estado adscrito a una autorización de transporte de las referidas en el artículo 14 de este real decreto en los dos (2) años anteriores a la fecha de solicitud de la ayuda.»

Tres. Dentro del epígrafe «Actividad 2. Adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono», se sustituye la tabla en la que se establecen las cuantías individuales de ayuda fija en función de la categoría del vehículo, la tecnología de la motorización y tipo de destinatario por la siguiente:

«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 <sup>1</sup>	30.000	25.000 <sup>1</sup>	65.000	65.000
	Mediana empresa.	20.000 <sup>1</sup>	25.000	20.000 <sup>1</sup>	55.000	55.000
	Gran empresa.	15.000 <sup>1</sup>	20.000	15.000 <sup>1</sup>	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

«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 I (longitud máxima de 15 m).	Autónomo y Pequeña empresa.	50.000 <sup>1</sup>	60.000	22.000 <sup>1</sup>	170.000	170.000
	Mediana empresa.	40.000 <sup>1</sup>	50.000	18.000 <sup>1</sup>	145.000	145.000
	Gran empresa.	30.000 <sup>1</sup>	40.000	14.000 <sup>1</sup>	120.000	120.000
M Clase I (longitud mayor de 15 m).	Autónomo y Pequeña empresa.	60.000 <sup>1</sup>	70.000	25.000 <sup>1</sup>	200.000	200.000
	Mediana empresa.	50.000 <sup>1</sup>	60.000	20.000 <sup>1</sup>	175.000	175.000
	Gran empresa.	40.000 <sup>1</sup>	50.000	15.000 <sup>1</sup>	150.000	150.000
M Clase II.	Autónomo y Pequeña empresa.	60.000 <sup>1</sup>	70.000	50.000 <sup>1</sup>	180.000	180.000
	Mediana empresa.	50.000 <sup>1</sup>	60.000	40.000 <sup>1</sup>	155.000	155.000
	Gran empresa.	40.000 <sup>1</sup>	50.000	30.000 <sup>1</sup>	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
	Gran empresa.	20.000	30.000	20.000	130.000	130.000
N2, con masa máxima de más de 3,5 y hasta 5 toneladas.	Autónomo y Pequeña empresa.	3.500 <sup>2</sup>	15.000	–	25.000	25.000
	Mediana empresa.	3.000 <sup>2</sup>	12.500	–	20.000	20.000
	Gran empresa.	2.500 <sup>2</sup>	10.000	–	15.000	15.000
N2, con masa máxima de más de 5 y hasta 8 toneladas.	Autónomo y Pequeña empresa.	7.000 <sup>2</sup>	30.000	–	60.000	60.000
	Mediana empresa.	6.000 <sup>2</sup>	25.000	–	50.000	50.000
	Gran empresa.	5.000 <sup>2</sup>	20.000	–	40.000	40.000
N2, con masa máxima de más de 8 y hasta 12 toneladas.	Autónomo y Pequeña empresa.	15.000 <sup>2</sup>	90.000	–	130.000	130.000
	Mediana empresa.	12.500 <sup>2</sup>	75.000	–	110.000	110.000
	Gran empresa.	10.000 <sup>2</sup>	60.000	–	90.000	90.000
N3, con masa máxima de hasta 16 toneladas.	Autónomo y Pequeña empresa.	25.000 <sup>2</sup>	100.000	–	170.000	170.000
	Mediana empresa.	20.000 <sup>2</sup>	85.000	–	145.000	145.000
	Gran empresa.	15.000 <sup>2</sup>	70.000	–	120.000	120.000
N3, con masa máxima superior a 16 toneladas.	Autónomo y Pequeña empresa.	25.000 <sup>2</sup>	100.000	–	190.000	190.000
	Mediana empresa.	20.000 <sup>2</sup>	85.000	–	160.000	160.000
	Gran empresa.	15.000 <sup>2</sup>	70.000	–	130.000	130.000»

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Las ayudas establecidas para vehículos híbridos de categoría N corresponden exclusivamente a la compra de vehículos incluidos dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242 y que cumplan con la definición de vehículo pesado de bajas emisiones, según la definición del artículo 3 (12) del Reglamento (UE) 2019/1242<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> «Vehículo pesado de baja emisión»: un vehículo pesado que no sea un vehículo pesado de emisión cero, con emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de menos de la mitad de las emisiones de CO<sub>2</sub> 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».

Cuatro. Dentro del epígrafe «Actividad 2. Adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono», se añade después del párrafo sexto el siguiente párrafo:

«Con carácter general, no se exigirá para para la adquisición de vehículos que el concesionario, punto de venta o fabricante/importador que realice la venta del vehículo al destinatario último, o la empresa de *renting* o *leasing* con la que se pueda hacer la operación de financiación, esté domiciliado en la comunidad autónoma o en las ciudades de Ceuta y Melilla en la que dicho destinatario último realice la solicitud de la ayuda.»

Cinco. Dentro del epígrafe «Actividad 2. Adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono», se modifica la definición de «Vehículos híbridos eléctricos (HEV)» del punto iv, que queda redactada como se indica a continuación:

«iv. Vehículos híbridos eléctricos (HEV), son aquellos que, para su propulsión mecánica, toman la energía de estas dos fuentes de energía/potencia eléctrica acumulada instaladas en el vehículo: un combustible consumible (por ejemplo, gasolina, gasóleo o gas) y un sistema de almacenamiento de energía/potencia eléctrica, sin recarga a través de una fuente exterior al vehículo. En todo caso, a los efectos de considerarse como tales en la aplicación del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, será necesario que el vehículo aparezca definido como vehículo eléctrico híbrido en su documentación técnica.»

Seis. Dentro del epígrafe «Actividad 2. Adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono», se modifican las condiciones que deben de cumplir las adquisiciones de vehículos por medio de operaciones de financiación por *renting* para poder ser objeto de ayuda que se incluyen al final de ese epígrafe, haciéndose también extensivas a las operaciones de *leasing*, y que quedan redactadas como se indica a continuación:

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

a) El correspondiente contrato de *leasing* o *renting* 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 de las ciudades de Ceuta y Melilla.

No será necesario que la entidad adherida tenga su sede en la misma comunidad autónoma o en las ciudades de Ceuta y Melilla en la que se gestiona la solicitud.

c) El contrato de *leasing* o *renting* 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 *leasing* o de *renting* reciba el pago del importe de la misma en esa fecha, aplicará el total de dicha ayuda bien a la reducción de las cuotas de pago o renta del arrendamiento que queden por satisfacer por parte del arrendatario o bien a reducir el principal pendiente a partir del momento en que se reciba la ayuda, según la opción que haya elegido el 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 *leasing* o de *renting* al destinatario último a la finalización del contrato de arrendamiento.



El arrendatario, 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 *leasing* o *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 *leasing* o *renting* que formalice la operación.»

Siete. Dentro del epígrafe «Actividad 4. Implantación de Infraestructura de recarga de vehículos eléctricos» se modifican los párrafos segundo y tercero que quedan redactados del siguiente modo:

«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. En todo caso, en cumplimiento del Reglamento (UE) 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, la cuantía de ayuda no podrá ser superior al 40% del total de los costes subvencionables que se justifiquen mediante las facturas detalladas, según lo establecido en el anexo III. Este límite podrá incrementarse en 10 puntos porcentuales en el caso de ayudas concedidas a medianas empresas y en 20 puntos porcentuales si las ayudas van destinadas a pequeñas empresas y autónomos.

Será requisito necesario haber presentado simultáneamente, o de manera previa en la misma convocatoria, 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, o de manera previa en la misma convocatoria, 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. Además, la concesión de cada ayuda para la implantación de infraestructura de recarga vendrá supeditada a la concesión de una o más ayudas a la adquisición de vehículo eléctrico o a la transformación a vehículo eléctrico.»

Ocho. Se modifica el segundo párrafo del epígrafe «Actividad 5. Adquisición de semirremolques para uso en autopistas ferroviarias» que queda sustituido por los párrafos siguientes:

«Será actuación subvencionable la adquisición directa o por medio de operaciones de financiación por *leasing* (arrendamiento financiero) o por *renting* (arrendamiento 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*.

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

a) El correspondiente contrato de *leasing* o *renting* 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 de las ciudades de Ceuta y Melilla.

No será necesario que la entidad adherida, ya sea una entidad de crédito mediadora en la operación de *leasing*, una empresa de *renting*, el propio

concesionario o el punto de venta, tenga su sede en la misma comunidad autónoma o en las ciudades de Ceuta o Melilla en la que se gestiona la solicitud.

c) El contrato de *leasing* o *renting* 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 *leasing* o de *renting* reciba el pago del importe de la misma en esa fecha, aplicará el total de dicha ayuda bien a la reducción de las cuotas de pago o renta del arrendamiento que queden por satisfacer por parte del arrendatario o bien a reducir el principal pendiente a partir del momento en que se reciba la ayuda, según la opción que haya elegido el 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 *leasing* o de *renting* al destinatario último a la finalización del contrato de arrendamiento.

El arrendatario, 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 *leasing* o *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 *leasing* o *renting* que formalice la operación.»

2. El anexo III del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. La letra j) del apartado 1, queda redactado del siguiente modo:

«j) Documentación relativa a la actividad para la que se solicita la ayuda:

a. Para la actividad 1: Se detallará, al menos, la marca, denominación comercial, número de bastidor y matrícula del vehículo a achatarrear, categoría y motorización del vehículo objeto de la ayuda, así como el importe de la ayuda solicitada.

Se aportará copia del Permiso de Circulación del vehículo donde conste su fecha de primera matriculación, fecha de matriculación en España y fecha de expedición. En ausencia de cualquiera de estos documentos, se aportará el Informe de la Dirección General de Tráfico con el historial del vehículo.

Se aportará copia de la Tarjeta ITV (ficha técnica) del vehículo en la que conste la normativa Euro del vehículo a achatarrear. En el caso de que no conste en la Tarjeta ITV (ficha técnica) o que no se pueda acreditar por parte del solicitante, se considerará que la categoría Euro del vehículo es la más baja de la permitida en su fecha de fabricación.

Se aportará copia del último recibo del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica del vehículo a achatarrear, debidamente abonado.

Se aportará copia del documento mediante el cual se acredite que el destinatario último de la ayuda ostenta la titularidad del vehículo a achatarrear al menos durante los dos (2) años anteriores a la fecha de solicitud de la ayuda.

b. Para la actividad 2: Se detallará, al menos, la marca, denominación comercial, categoría y motorización del vehículo que se desea adquirir, así como el importe de la ayuda solicitada. En el caso de vehículos de categoría M se indicará también su clase, y si el vehículo a adquirir está definido 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. En caso de adquisición de vehículos eléctricos híbridos (HEV) de categoría N el solicitante confirmará que conoce que el vehículo a adquirir debe estar incluido dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019 y que debe cumplir la definición de vehículo de bajas emisiones, según la definición del artículo 3 (12) de dicho Reglamento, siendo necesario presentar tras la compra el certificado que lo acredite por parte del fabricante del vehículo.

c. Para la actividad 3: Se detallará, al menos, la marca, denominación comercial, número de bastidor y matrícula del vehículo a transformar, categoría y motorización (inicial y final) del vehículo objeto de la ayuda, así como el importe de la ayuda solicitada. En el caso de vehículos de categoría M a transformar para que funcione en su totalidad como vehículo de gas (GNC, GNL) se indicará que el vehículo a modificar no está definido 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.

Se aportará el Permiso de Circulación para acreditar la titularidad y antigüedad del vehículo.

d. Para la actividad 4: Memoria descriptiva de las actuaciones a acometer que contenga, al menos, descripción y alcance de la actuación, inversión, y ayuda solicitada.

e. Para la actividad 5: Se detallará, al menos, la marca, denominación comercial y categoría del vehículo objeto de la ayuda, así como el importe de la ayuda solicitada.»

Dos. Se eliminan los puntos 2 y 3 de la letra a) del apartado 2.

Tres. El punto 4 de la letra b) del apartado 2 queda redactado del siguiente modo:

«4. En el caso de *renting* o *leasing*, se adjuntará adicionalmente una copia del contrato de *renting* o *leasing*, que establezca una duración mínima de dos años y donde figure como arrendatario del mismo el solicitante de ayuda o potencial destinatario final de la ayuda. La fecha de este contrato deberá ser posterior a la fecha de registro de la solicitud de ayuda. Además, se incluirá expresamente que la empresa de *renting* o *leasing* repercutirá el total de la ayuda en las cuotas del arrendatario que queden por abonar con efectos desde la fecha en que la empresa de *renting* o *leasing* reciba el importe de la ayuda o que reducirá el principal pendiente a partir del momento en que se reciba la ayuda. En caso de que el importe de la suma de las cuotas pendientes por abonar fuera inferior al importe de la ayuda, el contrato de *renting* o *leasing* habrá de recoger también la forma y plazo de abono del excedente de ayuda al destinatario último a la finalización del contrato de arrendamiento.»

Cuatro. El punto 1) de la letra c) del apartado 2, queda redactado del siguiente modo:

«Copia de la Tarjeta ITV (ficha técnica) del vehículo (anverso y reverso) en vigor, donde se acredita la legalización de la transformación y el tipo de transformación realizada. En caso de transformaciones de vehículos de categoría M, para que el vehículo funcione en su totalidad como vehículo de gas (GNC o GNL), se debe aportar un certificado de la empresa transformadora que acredite que el vehículo no está definido 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.»

Cinco. El punto 3 de la letra d) del apartado 2 queda redactado del siguiente modo:

«Facturas. Las facturas detalladas de los costes subvencionables en que se haya incurrido para la instalación del punto o puntos de recarga, pudiendo incluirse los correspondientes al proyecto, la obra civil, los costes de ingeniería y dirección de obra, el coste de la propia infraestructura de recarga, la instalación de componentes o elementos eléctricos, incluido el transformador, trabajos de conexión a la red de distribución y acometida de media tensión, necesarios para conectar la infraestructura de recarga a la red o a la unidad de producción o almacenamiento local de electricidad, la adecuación de terrenos o carreteras, los costes de instalación y costes por permisos relacionados y necesarios. No podrán ser elegibles los costes correspondientes a unidades de producción de energía, aunque estén vinculadas parcialmente al punto de recarga. La fecha de las facturas deberá ser, en todo caso, posterior a la fecha de registro de la solicitud de ayuda. Se exime de la obligación de presentar aquellas facturas que tengan un importe inferior a 3.000 euros, de conformidad con lo establecido por la letra b) del artículo 63 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre. Se aportará una relación certificada que incluya todas las facturas, indicando al menos para cada una de ellas los siguientes aspectos: Número de factura, fecha de factura, concepto, base imponible total y coste subvencionable repercutido por punto de recarga (sin incluir IVA)»

Seis. El punto 6 de la letra e) del apartado 2 queda redactado del siguiente modo:

«6. En el caso de *renting* o *leasing*, se adjuntará adicionalmente una copia del contrato de *renting* o *leasing*, que establezca una duración mínima de dos años y donde figure como arrendatario del mismo el solicitante de ayuda o potencial destinatario final de la ayuda. La fecha de este contrato deberá ser posterior a la fecha de registro de la solicitud de ayuda. Además, se incluirá expresamente que la empresa de *leasing* o *renting* repercutirá el total de la ayuda en las cuotas del arrendatario que queden por abonar con efectos desde la fecha en que la empresa de *leasing* o *renting* reciba el importe de la ayuda o reducirá el principal pendiente a partir del momento en que se reciba la ayuda. En caso de que el importe de la suma de las cuotas pendientes por abonar fuera inferior al importe de la ayuda, el contrato de *leasing* o *renting* habrá de recoger también la forma y plazo de abono del excedente de ayuda al destinatario último a la finalización del contrato de arrendamiento. Documentos justificativos del pago de la factura de compraventa del vehículo: Se considerarán válidos aquellos justificantes de pago que permitan identificar: comprador o destinatario último, vendedor o empresa de *leasing* o *renting*, fecha y número de bastidor del vehículo.»

3. El anexo IV del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, queda modificado en los siguientes términos:

«A efectos de valorar el grado de compromiso y ejecución de los fondos objeto de este real decreto, por estar directamente asociados a los créditos objeto de transferencia, y conforme a las orientaciones del Ministerio de Hacienda de 11 de

febrero de 2021, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberán alcanzar los siguientes hitos y objetivos:

a) Las convocatorias de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla deberán efectuarse en un plazo máximo de tres meses, desde la fecha de la concesión de la subvención a la comunidad autónoma o ciudad de Ceuta y Melilla.

b) A los quince meses desde la entrada en vigor de este real decreto, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, deberán haber comprometido al menos el 80% del presupuesto que le haya sido asignado.

c) A los 21 meses desde la entrada en vigor de este real decreto, las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, deberán haber ejecutado al menos el 80% del presupuesto que le haya sido asignado.

d) No podrán admitirse justificaciones de actuaciones subvencionadas con fecha posterior al 30 de noviembre de 2025.

Se establecen los siguientes indicadores de seguimiento de la ejecución de los créditos asignados a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla:

- Número de solicitudes registradas.
- Número de solicitudes concedidas.
- Número de solicitudes justificadas.
- Número de solicitudes pagadas.
- Presupuesto comprometido (suma de las solicitudes registradas).
- Presupuesto ejecutado (suma de las solicitudes concedidas).

Estos indicadores de seguimiento podrán ser modificados por Resolución de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.»

4. El anexo VI del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, queda redactado en los siguientes términos:

#### «CONTENIDO MÍNIMO ORIENTATIVO PARA EL FORMULARIO DE LA SOLICITUD DE SUBVENCIONES POR EL DESTINATARIO ÚLTIMO

Se incluye en este anexo el contenido mínimo orientativo del formulario de la solicitud de ayuda, que quedará establecido en todo caso, en las convocatorias que realicen las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla. Con carácter general, salvo que las convocatorias establezcan lo contrario, se presentará una solicitud por cada una de las actuaciones solicitadas.

##### 1. Identificación del destinatario último.

a. Nombre y apellidos/Razón social/ del destinatario último y en su caso del Representante legal.

b. NIF del destinatario último y en su caso, del representante legal.

c. Naturaleza jurídica del destinatario último:

i. Persona física titular de autorización:

a. MDPE.

b. VDE.



- c. MPCE.
- d. VPCE.
- e. MDLE.
  
- ii. Persona jurídica titular de autorización:
  - a. MDPE.
  - b. VDE.
  - c. MPCE.
  - d. VPVE.
  - e. MDLE.
  
- d. Tipo de empresa (Naturaleza de beneficiario, caso ii):
  - i. Autónomo.
  - ii. Pequeña empresa.
  - iii. Mediana empresa.
  - iv. Gran empresa.
  
- e. Domicilio del destinatario último y en su caso del representante legal:
  - i. Municipio.
  - ii. Provincia.
  - iii. Comunidad Autónoma o ciudades de Ceuta y Melilla.
  
- 2. Identificación de la actuación.
  - 2.1 Achatarramiento.
    - a. Marca, denominación comercial, número de bastidor y matrícula del vehículo a achatar.
    - b. Categoría y clase, en su caso, del vehículo objeto de ayuda.
    - c. Motorización del vehículo objeto de ayuda.
    - d. Importe de la ayuda solicitada.
  
  - 2.2 Adquisición de vehículos de energías alternativas bajas en carbono.
    - a. Marca y denominación comercial del vehículo objeto de ayuda.
    - b. Categoría y clase, en su caso, del vehículo objeto de ayuda.
    - c. Motorización del vehículo objeto de ayuda.
    - d. En el caso de vehículos de categoría M híbridos (HEV) o de gas (GNC, GNL), se indicará expresamente que el vehículo a adquirir no está definido 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.
    - e. En caso de adquisición de vehículos eléctricos híbridos (HEV) de categoría N, el solicitante confirmará que conoce y acepta que el vehículo a adquirir debe estar incluido dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242 y que debe cumplir la definición de vehículo de bajas emisiones, según la definición del artículo 3 (12) de dicho Reglamento, siendo necesario presentar tras la compra el certificado que lo acredite por parte del fabricante del vehículo.
    - f. Importe de la ayuda solicitada.
  
  - 2.3 «Retrofit» o modificación de la forma de propulsión de vehículos.
    - a. Marca, denominación comercial, número de bastidor y matrícula del vehículo objeto de ayuda.
    - b. Categoría y clase, en su caso, del vehículo objeto de ayuda.
    - c. Motorización inicial del vehículo objeto de ayuda.

- d. Motorización final del vehículo objeto de ayuda.
- e. En el caso de vehículos de categoría M modificados para que pasen a funcionar en su totalidad como vehículo de gas (GNC o GNL), se indicará expresamente que el vehículo resultante de la modificación no está definido 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.

f. Importe de la ayuda solicitada.

#### 2.4 Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

- a. Localización (Comunidad Autónoma, provincia, municipio, coordenadas de geolocalización).
- b. Potencia del punto de recarga.
- c. Inversión total del punto de recarga.
- d. Tipo de uso.
- e. Ayuda solicitada.

#### 2.5 Adquisición de semirremolques para autopistas ferroviarias.

- a. Marca y denominación comercial del vehículo objeto de ayuda.
- b. Categoría del vehículo objeto de ayuda.
- c. Importe de la ayuda solicitada.»

#### **Disposición adicional primera.** *Referencias a las actividades de leasing.*

Las referencias hechas en los anexos del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, a las actividades de *renting* se entenderán hechas igualmente a las actividades de *leasing*.

#### **Disposición final primera.** *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en los artículos 149.1.13.º y 149.1.23.º de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y la competencia para dictar legislación básica sobre protección al medioambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla de establecer normas adicionales de protección.

#### **Disposición final segunda.** *Entrada en vigor de esta orden.*

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

Madrid, 28 de febrero de 2022.–La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez Jiménez.