

ANEXO 2
Cuantía de las ayudas, requisitos de las actuaciones y definiciones

Primero
Definiciones

A efectos de esta convocatoria y del Real Decreto 983/2021, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

i. Categorías: 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 estos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) 715/2007 y (CE) 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE.

ii. Clases de vehículos: Reglamento 107 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

iii. Masa máxima: masa máxima en carga técnicamente admisible de acuerdo con lo especificado en el Reglamento (UE) 2018/858.

iv. Vehículo pesado de baja emisión: un vehículo pesado que no sea un vehículo pesado de emisión cero, con emisiones específicas de CO de menos de la mitad de las emisiones de CO 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 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 CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) 595/2009 i (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo i del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo.

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 no sea superior a cinco toneladas, independientemente de que dichos vehículos de motor tengan o no espacio para pasajeros de pie.

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 cinco 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 22 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 22 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 los mismos.

— 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 deberán 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, que a su vez hace referencia al apartado 2.1.4 del Reglamento 107 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE-ONU) sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de las categorías M2 o M3, en lo que respecta a sus características generales de construcción, 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.





Segundo

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 vehículos por beneficiario y convocatoria, excepto personas físicas, que tendrán un límite de uno por beneficiario.

Este límite de treinta vehículos estará vigente mientras permanezca en vigor el Marco Nacional Temporal, tal y como figura en el artículo 3.2.a) del Real Decreto 983/2021. A partir de la finalización de la vigencia de dicho Marco Nacional Temporal, estas ayudas deberán cumplir con los límites del Reglamento (UE) 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 EEV1	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

¹La legislación aplicable a estas categorías de vehículos fue originalmente introducida por la Directiva 88/77/CE, seguida por un gran número de modificaciones. El año 2005 la legislación fue modificada de manera importante por la Directiva 2005/55/CE (Euro I y Euro II), la Directiva 91/542/CE (Euro III, Euro IV y Euro V) y la Directiva 1999/96/CE. Nuevos límites para Euro IV y Euro V en la Directiva 2005/55/CE (Euro VI) y Reglamento 595/2009 (y sucesivas modificaciones).

La Directiva 1999/96/CE introduce medidas relativas en 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 se detallan.

El beneficiario tendrá que 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 para achatarramiento en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y el certificado de destrucción o tratamiento medioambiental. El beneficiario de la ayuda deberá, además, ostentar la titularidad del vehículo para desguace al menos durante los dos 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.

El vehículo para 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 para achatarrar deberá haber estado adscrito a una autorización de transporte de las referidas en el artículo 14 del Real Decreto 983/2021 en los dos años anteriores a la fecha de solicitud de la ayuda.

En el caso de ser adquirente de vehículos subvencionables de acuerdo con la actividad 2 (adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono), 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 el tipo de destinatario. Con el fin de procurar una adecuada distribución de los fondos disponibles, se establece un límite máximo de ayuda de cincuenta vehículos por beneficiario y convocatoria, excepto personas físicas, que tendrá un límite de un vehículo por beneficiario.

Se podrán elevar estos límites máximos de unidades por beneficiario transcurridos doce meses de la publicación de esta convocatoria a la

vista de la disponibilidad de fondos y el número de solicitudes recibidas por empresa, teniéndose que cumplir en todo caso, los requisitos y límites establecidos en el Reglamento (UE) 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	25.0001	30.000	25.0001	65.000	65.000
	Mediana empresa	20.0001	25.000	20.0001	55.000	55.000
	Gran empresa	15.0001	20.000	15.0001	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 15 m)	Autónomo y pequeña empresa	50.0001	60.000	22.0001	170.000	170.000
	Mediana empresa	40.0001	50.000	18.0001	145.000	145.000
	Gran empresa	30.0001	40.000	14.0001	120.000	120.000
M Clase I (longitud mayor de 15 m)	Autónomo y pequeña empresa	60.0001	70.000	25.0001	200.000	200.000
	Mediana empresa	50.0001	60.000	20.0001	175.000	175.000
	Gran empresa	40.0001	50.000	15.0001	150.000	150.000
M Clase II	Autónomo y pequeña empresa	60.0001	70.000	50.0001	180.000	180.000
	Mediana empresa	50.0001	60.000	40.0001	155.000	155.000
	Gran empresa	40.0001	50.000	30.0001	130.000	130.000
M Clase III	Autónomo y pequeña empresa	30.000	40.000	30.000	180.000	180.000
	Mediana empresa	25.000	35.000	25.000	155.000	155.000
	Gran empresa	20.000	30.000	20.000	130.000	130.000

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.

² 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.

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)
N2, con masa máxima de más de 3,5 y hasta 5 toneladas	Autónomo y Pequeña empresa.	3.5002	15.000	-	25.000	25.000
	Mediana empresa.	3.0002	12.500	-	20.000	20.000
	Gran empresa.	2.5002	10.000	-	15.000	15.000
N2, con masa máxima de más de 5 y hasta 8 toneladas	Autónomo y pequeña empresa	7.0002	30.000	-	60.000	60.000
	Mediana empresa	6.0002	25.000	-	50.000	50.000
	Gran empresa	5.0002	20.000	-	40.000	40.000
N2, con masa máxima de más de 8 y hasta 12 toneladas.	Autónomo y Pequeña empresa	15.0002	90.000	-	130.000	130.000
	Mediana empresa	12.5002	75.000	-	110.000	110.000
	Gran empresa	10.0002	60.000	-	90.000	90.000
N3, con masa máxima inferior a 16 toneladas.	Autónomo y Pequeña empresa.	25.0002	100.000	-	170.000	170.000
	Mediana empresa.	20.0002	85.000	-	145.000	145.000
	Gran empresa.	15.0002	70.000	-	120.000	120.000
	Autónomo y Pequeña empresa.	25.0002	100.000	-	190.000	190.000

N3, con masa máxima superior a 16 toneladas.	Mediana empresa.	20.0002	85.000	-	160.000	160.000
	Gran empresa.	15.0002	70.000	-	130.000	130.000

² 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.

A efectos de aplicación de las cuantías de ayuda, se considerarán PYME aquellas empresas que se ajusten a la definición recogida en el anexo I del 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.

Categoría de empresa	Efectos	Volumen de negocio	Balance general
Mediana	< 250	≤ 50 millones €	≤ 43 millones €
Pequeña	< 50	≤ 10 millones €	≤ 10 millones €

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 beneficiario, excepto 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 por anticipado o bajo cualquier otro concepto, tendrá que 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 meses de antigüedad, contada desde su primera matriculación hasta la fecha de registro de la solicitud de ayuda, y cuya titularidad tendrá que ostentarla el concesionario, punto de venta o fabricante/importador que realice la venta del vehículo al beneficiario.

Los vehículos subvencionables tienen que respetar el principio de no causar un perjuicio significativo del artículo 17 del Reglamento UE 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088. Así, todos los vehículos subvencionables tienen que cumplir siempre con la normativa europea de emisiones más reciente, actualmente Euro VI step E (Reglamento [CE] 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.

A todos los efectos, no se exigirá para la adquisición de vehículos que el concesionario, punto de venta o fabricante/importador que realice la venta del vehículo al beneficiario, o la empresa de *renting* o *leasing* con la que se pueda realizar la operación de financiación, esté domiciliado en la comunidad autónoma de las Illes Balears.

Los vehículos subvencionables deberán 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. El biometano renovable tendrá que 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). Estas ayudas estarán condicionadas a lo que se establezca en la orden ministerial a la que hace referencia la disposición adicional primera del Real Decreto 983/2021.

i.b) Sin embargo, con carácter transitorio tal y como recoge la disposición transitoria única del Real Decreto 983/2021, 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 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 proceda, 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 proceda, 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), 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.

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, 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, según la definición del artículo 3 (12) del Reglamento (EU) 2019/1242. Por lo tanto, los vehículos subvencionables tienen que estar incluidos dentro del ámbito de aplicación de este Reglamento y cumplir con la definición de *vehículo pesado de baja emisión*.

v. Vehículos híbridos enchufables (PHEV), propulsados total o parcialmente mediante motores de combustión interna de gasolina o gasóleo y eléctricos cuya energía proceda, 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 *leasing* o *renting*, solo 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 sea gestionada por el beneficiario de la ayuda.

c) El contrato de *leasing* o *renting* tendrá que establecer expresamente que el arrendatario es el beneficiario de la ayuda que se otorgue, teniendo que constar en este, también expresamente, que una vez que la empresa de *leasing* o de *renting* reciba el pago del importe de la misma en esta fecha, aplicará el total de esta ayuda bien a la reducción de las cuotas de pago o renta del arrendamiento que queden para satisfacer por parte del arrendatario, o bien a reducir la 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 beneficiario tendrá que ser abonado por la compañía de *leasing* o de *renting* al beneficiario a la finalización del contrato de arrendamiento.

El arrendatario, como beneficiario de la ayuda, será quien tenga que cumplir los requisitos e incompatibilidades que se prevén en la convocatoria.

e) En el caso de las operaciones de *leasing* o *renting*, el beneficiario 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.

— Actividad 3. *Retrofit* o modificación de la forma de propulsión de vehículos

Se establece un límite máximo de ayuda de cincuenta vehículos por beneficiario y convocatoria, excepto personas físicas, que tendrán un límite de un vehículo por beneficiario.

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 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 de esta convocatoria y del Real Decreto 983/2021.

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 o GLP), para que pase a funcionar íntegramente 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 del Real Decreto 983/2021. Además, el vehículo transformado deberá 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 periodo 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.

El beneficiario tendrá que ostentar la titularidad del vehículo por modificar y el vehículo original tendrá que tener como máximo diez años de antigüedad 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 beneficiario tendrá que aportar la fotocopia del permiso de circulación del vehículo y la fotocopia de la tarjeta de 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 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 instalado y con acceso para vehículos pesados, con potencia igual o superior a 100 kW e inferior a 150 kW.	25.000
Punto de recarga de baterías para vehículos eléctricos instalado y con acceso para vehículos pesados, con potencia igual o superior a 150 kW e inferior a 350 kW.	40.000
Punto de recarga de baterías para vehículos eléctricos instalado y con acceso para vehículos pesados, con potencia igual o superior a 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 de esta convocatoria y del Real Decreto 983/2021. 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 3. 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, la 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 podrán 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, la 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.





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 deberá 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 el 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 del 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 abastecimiento podrán ser accesibles al público. En este caso, tendrán que 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 con el 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) 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, tendrá que 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, por el que se establece un marco de medidas para implantar una infraestructura para los combustibles alternativos, proporcionará la posibilidad de recarga puntual a los usuarios de vehículos eléctricos, sin necesidad de contrato con el operador del punto de recarga de que se trate, facilitando el servicio de recarga a disposición de los usuarios interesados de una forma abierta, transparente y no discriminatoria. Además, tendrá que disponer de los siguientes requisitos de conectividad:
 - Acreditar que la instalación dispone de interfaz de conexión que le 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, de 9 de diciembre, en lo relativo a evaluación de impacto ambiental, y 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 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas (Directiva marco del agua); la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina), y la Directiva 2006/118/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.

