

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

18811 *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.*

En cumplimiento 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, el Consejo de Ministros, en su reunión de 27 de abril de 2021, ha aprobado el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (en adelante el Plan o el PRTR) que se concentra en proyectos que se pondrán en marcha en el periodo 2021-2024 para maximizar su impacto sobre la recuperación y transformación rápida de la economía. El Plan ha sido objeto de evaluación positiva por la Comisión europea el 16 de junio de 2021 y aprobado por el Consejo europeo el 13 de julio de 2021.

El Plan está articulado a partir de cuatro ejes (transición ecológica, cohesión social y territorial, digitalización e igualdad de género) que se materializan en 10 políticas palanca y 30 componentes, que deben recoger el conjunto de acciones públicas y privadas para acelerar el logro de los objetivos generales recogidos en el mismo:

- a) Impulsar la actividad y la creación de empleo para contrarrestar a corto plazo el impacto de la pandemia del COVID-19.
- b) Apoyar un proceso de transformación estructural que permita aumentar a medio plazo el crecimiento potencial.
- c) Reforzar a largo plazo la resiliencia, avanzando hacia un desarrollo más sostenible e inclusivo.

El PRTR busca impulsar la actividad económica, a través de una serie de inversiones y reformas, orientadas a aumentar de forma efectiva, coherente y duradera el crecimiento potencial de la economía española. De esta manera, son pilares del mismo la transición verde; la transformación digital; el crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo; la cohesión social y territorial; la resiliencia sanitaria, económica, social e institucional y, por último, las políticas para las próximas generaciones.

Dentro de la política palanca 1, «Plan Agenda Urbana y Rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura», el componente 1 se denomina «Plan de choque de movilidad segura, sostenible y conectada en entornos urbanos y metropolitanos». Tiene entre sus objetivos que nuestro país apueste por la descarbonización en la movilidad urbana y metropolitana y la mejora de la calidad del aire en nuestras ciudades, invirtiendo en infraestructuras y servicios de movilidad verdes y sostenibles. También pretende servir de palanca para la digitalización de la movilidad urbana y metropolitana, contribuyendo a la mejora de la calidad del servicio de transporte y movilidad, a la facilidad de uso del transporte sostenible por parte de los ciudadanos, a la mejora de su accesibilidad y a la mayor eficiencia en la planificación de la movilidad que pueden alcanzar las administraciones competentes gracias a las herramientas digitales.

Para ello, recoge una serie de líneas de inversión para alcanzar dichos objetivos y, en línea con ello, la inversión 1 (C1. I1), consiste en apoyar, con distintas líneas de subvenciones, a administraciones y empresas para el diseño e implementación de zonas de bajas emisiones y medidas de transformación digital y sostenible del transporte urbano y metropolitano. Estas líneas de subvenciones consisten en las siguientes medidas:

1. Transferencias a las comunidades autónomas para proyectos de inversión ejecución directa en actuaciones que contribuyan a la creación de zonas de bajas emisiones o a la transformación digital y sostenible del transporte en municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia y entre 20.000 y 50.000 en determinadas condiciones.

2. Transferencias a Ayuntamientos mediante convocatorias en régimen de concurrencia competitiva para financiar proyectos de implantación de zonas de bajas emisiones, de medidas destinadas a la transformación digital y sostenible del transporte colectivo e impulso de movilidad saludable, proyectos de transformación de flotas de transporte público y proyectos de digitalización, destinadas a municipios de más de 50.000 habitantes y en determinadas condiciones a municipios entre 20.000 y 50.000 habitantes.

3. Transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte. Líneas de ayuda a convocar por cada Comunidad Autónoma.

4. Financiación directa de proyectos de mejora en entornos urbanos (travesías) en la Red de Carreteras del Estado.

Las subvenciones objeto del presente real decreto corresponden a una de las líneas de ayuda de la Inversión C1.I1, en concreto, a la medida 3, la inversión en la transformación de las flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, excluidas las de titularidad municipal, así como las empresas que realicen transporte privado complementario.

Este programa de incentivos busca acelerar las inversiones claves para la sostenibilidad del transporte, con el fin de impulsar mejoras en el sector. De esta manera, pretende favorecer la descarbonización y la mejora del aire en las ciudades mediante la renovación de las flotas de vehículos. El diseño de este sistema de incentivos para la renovación de la flota de vehículos, excluidos los de titularidad pública, tiene como objetivos la renovación del parque de vehículos pesados de transporte de mercancías y de viajeros, incentivar la penetración en España de tecnologías para la propulsión de vehículos que utilicen energías alternativas bajas en carbono, así como impulsar el sector de la automoción y la reactivación industrial.

En este sentido, hay que destacar que dentro de las alternativas a las tecnologías tradicionales se encuentran las soluciones con electrificación parcial o total, y el empleo de gases renovables o bien la pila de combustible de hidrógeno. El presente real decreto pone énfasis en que el apoyo recibido para la renovación de vehículos garantice que se contribuye a los objetivos de descarbonización indicados en el Plan Nacional de Energía y Clima y en la Estrategia de Largo Plazo.

Es por ello que en este real decreto no se contemplan ayudas a tecnologías vinculadas al GNC o GNL. Las alternativas basadas en GNC y GNL deben apoyarse en la Estrategia del Biometano, de manera que tal y como se recoge en la disposición adicional primera, se regulará mediante una futura orden ministerial las ayudas a la adquisición de vehículos de gas (GNC, GNL) de categoría N y M, regulando los requisitos, cuantías y condiciones que sean exigibles para su otorgamiento, condiciones que en todo caso incluirán el uso exclusivo de biometano u otro gas renovable para su funcionamiento.

No obstante, y con carácter transitorio tal y como recoge la disposición transitoria primera, se establece un período limitado en el cual se ofrecen ayudas para los vehículos de gas (GNC, GNL) de categoría M de suelo alto, tanto para la actividad 2 de

adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono como para la actividad 3 de «retrofit» o modificación de la forma de propulsión de vehículos, sin necesidad de cumplir, de forma inmediata el citado requisito de uso de biometano renovable. Tras esta fecha, no se otorgará ninguna ayuda a vehículos de gas (GNC, GNL) no vinculadas al uso exclusivo de biometano u otro gas renovable.

Así, el diseño del presente programa de incentivos se adapta a los objetivos reflejados en el PRTR:

– Incentivar la penetración en España de las mejores tecnologías en cuanto a la propulsión de vehículos industriales en España, especialmente de tecnologías que proporcionen cero emisiones en el transporte (Tank to Wheel), que redundará además en una mayor eficiencia en el uso de recursos, disminución de la dependencia a combustibles fósiles importados y mayor competitividad de las empresas en una situación actual especialmente comprometida.

– La renovación del parque de vehículos, especialmente necesaria en el caso de vehículos pesados de transporte de mercancías.

– Un impulso a la reactivación del tejido industrial y del sector de la automoción en España. Es un sector que tiene una importancia vital para el PIB del país, especialmente en un momento en que otros sectores, particularmente el turismo, se encuentran sin posibilidad de aportar músculo a la recuperación económica española.

– El desarrollo del transporte intermodal como medio alternativo y complementario al transporte por carretera.

Por ello, en el marco del Plan, dentro de esta inversión se incluyen como actuaciones subvencionables aquellas que, además de cumplir los requisitos anunciados en el presente real decreto, consistan en:

- a) el achatarramiento de vehículos.
- b) la adquisición de vehículos de energías alternativas bajas en carbono.
- c) el «retrofit» o modificación de la forma de propulsión de vehículos.
- d) la implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.
- e) la adquisición de semirremolques para autopistas ferroviarias.

La consecución de los objetivos perseguidos por esta inversión y la realización de las actuaciones financiadas, favorecerán la generación de empleo indirecto en fabricación de vehículo e impulso de puntos de recarga y la actividad económica, en un contexto de recuperación económica tras la pandemia, inducida por las distintas líneas de ayuda, que tendrán un marcado carácter contracíclico. En este sentido, las ayudas al achatarramiento de vehículos contribuyen a mejorar la liquidez de empresas y autónomos del sector, mientras esté vigente el Marco Nacional Temporal aprobado por la Comisión Europea en su Decisión SA.56851(2020/N), de 2 de abril, y sus modificaciones relativo a las medidas de ayuda destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote de COVID-19.

Además, estas actuaciones tendrán una repercusión clara en materia de emisiones de gases de efecto invernadero, facilitando el cumplimiento de los objetivos en materia medioambiental que son exigibles a España. En este contexto, ninguna de las medidas y actuaciones financiadas con cargo a este programa causa un perjuicio significativo a los objetivos medioambientales en el sentido del artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852 (principio de «no causar un perjuicio significativo al medioambiente» o DNSH por sus siglas en inglés, «Do No Significant Harm»). Las tipologías de vehículos subvencionables serán las que cumplan con el principio de DNSH, de acuerdo a lo especificado en el anexo I. Así mismo las ayudas destinadas al achatarramiento cumplen con los objetivos medioambientales ya que están dirigidas a retirar de la circulación por carretera aquellos vehículos más antiguos y por ello más contaminantes sin que en esta ayuda se financie la adquisición de nuevos vehículos. Las ayudas a semirremolques cumplen con los objetivos medioambientales ya que contribuyen a retirar vehículos pesados circulando

por carretera para derivarlos al transporte ferroviario. Por último, las ayudas a instalación de puntos de recarga contribuyen a la consecución de los objetivos del cambio climático con un coeficiente climático del 100 % de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, aunque esta línea de actuación no tiene asignado ningún porcentaje de contribución a etiqueta verde ni a etiqueta digital

Es conveniente destacar, por otro lado, que estas subvenciones están directamente conectadas con otras actuaciones que pretenden alcanzar los objetivos climáticos y mejorar la competitividad de la economía española. Así, esta línea de ayudas coadyuva a la contribución de los objetivos del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) de Vehículo Eléctrico y Conectado, aprobado en julio de 2021 por el Consejo de Ministros, cuya finalidad es el desarrollo de una industria innovadora, con tracción sobre otros sectores económicos, para dar respuesta a la nueva movilidad basada en las bajas emisiones y la digitalización y generación de nuevas actividades. En este sentido, es indudable la conexión entre las subvenciones reguladas por el presente real decreto y el PERTE, al perseguirse, en ambos casos, la modernización y renovación y digitalización de las flotas de vehículos, así como el impulso de la productividad y la competitividad del sector, en un contexto de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Todas las actuaciones reguladas por el presente real decreto, contribuirán a la consecución de los siguientes hitos y objetivos establecidos en la Decisión de Ejecución del Consejo (CID por sus siglas en inglés):

– Objetivo número 5 del CID: cuarto trimestre de 2023: Publicación de la adjudicación de proyectos o subvenciones en el «Boletín Oficial del Estado» o en la plataforma de contratación pública o de la ejecución de gastos asociados a adquisiciones por parte de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla de un total de 900 millones de euros. Los proyectos y subvenciones adjudicados y las adquisiciones realizadas por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberán: 1) contribuir a fomentar la movilidad sostenible proporcionando subvenciones a empresas privadas para el impulso a flotas de transporte de menores emisiones, o 2) contribuir a fomentar la movilidad sostenible en los municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia.

– Objetivo número 6 del CID: cuarto trimestre 2023: finalización de al menos 25 proyectos de fomento de la movilidad sostenible finalizados, en 150 zonas urbanas o metropolitanas de más de 50.000 habitantes y, en determinadas condiciones, en zonas urbanas de entre 20.000 y 50.000 habitantes. A este objetivo contribuyen no sólo los proyectos a financiar por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, sino también los que desarrollen las Entidades Locales dentro de la Inversión 1 de la Componente 1 (C1.11) y las ayudas que se concedan para la transformación de flotas, considerándose que deben subvencionarse al menos 3000 vehículos o puntos de recarga para considerar que se ha finalizado un proyecto de fomento de la movilidad.

– Objetivo número 9 del CID: cuarto trimestre 2025: finalización de al menos 280 proyectos de fomento de la movilidad sostenible finalizados, en 150 zonas urbanas o metropolitanas de más de 50.000 habitantes y, en determinadas condiciones, en zonas urbanas de entre 20.000 y 50.000 habitantes. A este objetivo contribuyen no sólo los proyectos a financiar por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, sino también los que desarrollen las Entidades Locales dentro de la Inversión 1 de la Componente 1 (C1.11) y las ayudas que se concedan para la transformación de flotas, considerándose que deben subvencionarse al menos 3000 vehículos o puntos de recarga para considerar que se ha finalizado un proyecto de fomento de la movilidad.

Las ayudas reguladas por este real decreto están financiadas por el Mecanismo Europeo Recuperación y Resiliencia, a través de las cuantías asignadas en los Presupuestos Generales de cada año al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

Urbana. Para la financiación de las ayudas objeto de este real decreto, la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 recoge crédito presupuestario en el programan 450A «Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia» cuya gestión corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, sin perjuicio de las obligaciones de las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla establecidas en el presente real decreto.

El marco regulador de estas ayudas es acorde con la distribución competencial existente en la materia, concretada en los artículos 149.1.13.^a y 149.1.23.^a de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y la legislación básica sobre protección del medio ambiente sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección, respectivamente.

Debido al marco competencial y a la jurisprudencia constitucional aplicable en materia de ayudas y subvenciones que comenzó a articularse con la sentencia del Tribunal Constitucional 13/1992, de 6 de febrero y que, recientemente, se ha perfilado con las sentencias 9/2017, de 19 de enero y 62 y 64/2018, de 7 de junio, se ha establecido un proceso de concesión directa de subvenciones a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla. Así, este real decreto establece un modelo para la concesión directa de ayudas, basado en mecanismos de cooperación y colaboración sustanciales a la estructura del Estado de las autonomías. De esta manera, corresponderá a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla la aprobación de las convocatorias de subvenciones a favor de los destinatarios finales de las ayudas, con estricto cumplimiento de los hitos y objetivos del PRTR.

El procedimiento de concesión de las ayudas será el de concesión directa previsto en los artículos 22.2.c) y 28 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, ya que concurren razones de interés social y económico que justifican la no convocatoria pública en concurrencia competitiva. Estas razones de especial interés social y económico vienen apoyadas por lo establecido en el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia. Debido a la necesidad de descarbonizar el transporte y teniendo en cuenta que la tipología de actuaciones subvencionables no posibilitan una comparación de las ayudas entre sí, se requiere el cumplimiento de unos requisitos predeterminados de eficiencia energética, sostenibilidad e impulso del uso de las energías alternativas, por lo que se considera a las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla como las administraciones más idóneas para dar cumplimiento a lo anterior, en su ámbito territorial, y conforme a sus competencias de ejecución. Asimismo, las subvenciones reguladas por este real decreto tienen carácter singular derivado de la urgencia de reactivar la economía y aprovechar la oportunidad que supone la financiación de las actuaciones subvencionables incluidas en el Plan con los fondos de Mecanismo Recuperación y Resiliencia. Además, es necesario que sean las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla las que elaboren y aprueben las convocatorias de las subvenciones a favor de los destinatarios finales, al ser las administraciones más idóneas para dar cumplimiento a los objetivos de estas ayudas en su ámbito territorial, conforme a sus competencias de desarrollo y ejecución en esta materia.

De acuerdo con lo anterior, mediante el presente real decreto, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 22.2.c) y 28 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y en el artículo 67 de su Reglamento, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, se establecen las normas especiales de estas subvenciones, con el carácter de bases reguladoras, así como la distribución y entrega de las mismas, disponiendo su concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla.

Los criterios que sirven de base para la distribución y entrega de los correspondientes créditos, así como las cuantías específicas a distribuir inicialmente han

sido sometidos a consulta en la Conferencia Nacional de Transportes celebrada el 14 de mayo y el 20 de octubre de 2021. El criterio de distribución territorial del crédito y entrega consensuado con las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla es el número de vehículos de transporte público de mercancías y viajeros y transporte privado complementario, domiciliados en cada Comunidad Autónoma y en las ciudades de Ceuta y Melilla

El presente real decreto consta de tres capítulos que incluyen, respectivamente, las disposiciones generales, los criterios de concesión directa de subvenciones a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla y las bases reguladoras de la concesión de las ayudas por éstas a los destinatarios últimos.

El capítulo I, concreta el objeto y finalidad del real decreto, consistente en la regulación de la concesión directa de ayudas a los entes territoriales descritos, así como su distribución y entrega, con el fin de que puedan desarrollar las convocatorias para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera y de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Componente 1 del PRTR. Igualmente, también constituye el objeto del real decreto la aprobación de las bases reguladoras de las subvenciones a las que habrán de sujetarse las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla respecto de las convocatorias que efectúen. Además, el capítulo I determina el ámbito de aplicación, coincidente con todo el territorio nacional; el régimen jurídico aplicable; la vigencia de los programas; su financiación y presupuesto.

El capítulo II, regula los entes beneficiarios directos, así como la distribución del presupuesto, según lo determinado en el anexo II, diferenciando entre los beneficiarios directos y los límites aplicables al reparto inicial entre actuaciones subvencionables y la concreción de los costes indirectos. Por otro lado, se especifican los trámites que serán necesarios para la concesión directa de subvenciones a los beneficiarios directos, indicando que se otorgarán y se ordenará su pago mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El capítulo II concreta las obligaciones de las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla y califica al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como departamento ministerial encargado de realizar la coordinación y el seguimiento del programa, así como las pautas a seguir en el cumplimiento de los hitos, objetivos y el control económico-financiero.

El capítulo III, concreta los destinatarios últimos y los requisitos para obtener esa calificación. De esta manera, y sin perjuicio del resto de requisitos articulados en el real decreto, podrán ser destinatarios últimos las personas físicas o jurídicas que sean titulares de las autorizaciones de transporte de mercancías o de viajeros, con clave MPDE, VDE, MPCE y VPCE, en vigor a la fecha de la solicitud de las ayudas. Podrán ser igualmente destinatarios últimos aquellos que dispongan de una autorización autonómica de transporte público de mercancías de vehículos ligeros con clave MDLE, siempre que tengan adscritos a dicha autorización vehículos de más de 3,5 toneladas de masa máxima. Por otro lado, se concretan las actuaciones subvencionables y se determinan las cuantías de las ayudas, en los términos del anexo I, así como la compatibilidad de las subvenciones. El capítulo III regula, además, el procedimiento de concesión de las ayudas a favor de los destinatarios últimos, indicando que serán órganos competentes para su ordenación, instrucción y resolución aquellos que determinen las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, correspondiendo al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana facilitar cuantas instrucciones reciba de las Autoridades de Gestión o de Gobernanza de los fondos europeos que les afecten. Por último, se concreta el régimen de reintegro según lo dispuesto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre y el régimen de publicidad.

Este real decreto se ha elaborado conforme a los principios de buena regulación que establece el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y se ha sometido a consulta de

las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, a través de la Conferencia Nacional de Transportes de 14 de mayo de 2021 y la celebrada el 20 de octubre de 2021.

Cumple por tanto con los principios de necesidad y eficacia, en el sentido enunciado en los párrafos anteriores, donde se explican la necesidad y fines perseguidos con su aprobación, que son la necesidad de gestionar ayudas de forma urgente para amortiguar el impacto de esta crisis sin precedentes, e impulsar la pronta recuperación económica, sentando las bases del crecimiento de las próximas décadas. El dictado de esta norma es, por tanto, el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de los objetivos fijados en el PRTR.

Es conforme también con el principio de proporcionalidad dado que no contiene restricciones de derechos e incluye la regulación imprescindible para atender a la finalidad de la concesión de las ayudas.

Se adecúa, igualmente, al principio de seguridad jurídica en la medida en que la norma contribuye a reforzar dicho principio pues es coherente con los planes y normativa vigente en materia de eficiencia energética y sostenibilidad del transporte y establece estímulos económicos que facilitarán su mejor cumplimiento.

Finalmente, se ha respetado también el principio de transparencia, en tanto los criterios que sirven de base para la distribución y entrega de los correspondientes créditos, así como las cuantías específicas a distribuir inicialmente han sido sometidos a consulta en la Conferencia Nacional de Transportes celebrada el 14 de mayo y el 20 de octubre de 2021. El criterio de distribución territorial del crédito y entrega consensuado con las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla es el número de vehículos de transporte público de mercancías y viajeros y transporte privado complementario, domiciliados en cada Comunidad Autónoma y en las ciudades de Ceuta y Melilla.

Además, define claramente sus objetivos, reflejados en su preámbulo y en los anexos que la acompañan.

Finalmente, se encuentra acreditado el principio de eficiencia porque la iniciativa normativa no impone cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionaliza, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos.

Del mismo modo, se ajusta a lo establecido en el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre con la finalidad de acometer un proceso de modernización de la Administración Pública que le proporcione las herramientas necesarias para acometer la ejecución del Plan y la mejor gestión de fondos, impulsando la colaboración público-privada entre las Administraciones Públicas y el sector privado.

De esta manera, durante la tramitación se han observado las reglas incluidas en los artículos 47, 60 y siguientes del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, habiéndose emitido informe de la Abogacía del Estado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 61.2 del mismo. Igualmente, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos ha sido informada de este real decreto en su reunión del día 8 de octubre de 2021.

De manera particular, en lo que se refiere a las subvenciones a las empresas privadas consistentes en la financiación de semirremolques, se ha llevado a cabo la notificación a la Comisión Europea con referencia SA.63113 quedando condicionado su otorgamiento a la autorización y confirmación por parte de la Comisión de su compatibilidad con la normativa de ayudas de estado, Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en los artículos 149.1. 13.^a y 23.^a de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y la legislación básica sobre protección del medio ambiente sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección respectivamente.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 16 de noviembre de 2021,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y finalidad.*

1. Este real decreto 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 su distribución y entrega, en las cuantías y términos que figuran en el anexo I, de acuerdo con lo previsto en los artículos 22.2.c), 28.2 y 28.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Las ayudas se distribuyen a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla y están destinadas a la aprobación de convocatorias 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. Todo ello en el marco del Componente 1 del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia gestionado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

También constituye el objeto de este real decreto la aprobación de las bases reguladoras de las subvenciones reguladas por el mismo, a las que habrán de sujetarse las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla beneficiarias respecto de las convocatorias de ayudas, de acuerdo con lo establecido en este real decreto. La normativa específica aplicable, los requisitos y obligaciones de los beneficiarios y el procedimiento de concesión serán los establecidos en este real decreto.

2. El carácter singular de estas ayudas, que tienen por finalidad el cumplimiento de los objetivos del PRTR y su financiación en el marco y condiciones establecidas en la normativa reguladora del Fondo de Recuperación Next Generation UE, justifican su concesión directa.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Lo establecido por este real decreto será de aplicación en todo el territorio nacional, de conformidad con lo consensuado con las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla en la Conferencia Nacional de Transportes celebrada el 20 de octubre de 2021.

Artículo 3. *Régimen jurídico aplicable.*

1. El régimen jurídico aplicable a estas ayudas y a las actuaciones financiadas será el establecido en las siguientes normas:

- a) Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y su Reglamento de Desarrollo aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.
- b) Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
- c) Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
- d) Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

e) 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*.

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

g) 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 CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo.

h) 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, puesto que todas las actuaciones que se ejecuten dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) deben cumplir el principio de no causar un perjuicio significativo a los objetivos medioambientales recogidos en el artículo 17 del citado Reglamento, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088.

i) Actos Delegados del Reglamento de Taxonomía, «Supplementing Regulation (EU) 2020/852 of the European Parliament and of the Council by establishing the technical screening criteria for determining the conditions under which an economic activity qualifies as contributing substantially to climate change mitigation or climate change adaptation and for determining whether that economic activity causes no significant harm to any of the other environmental objectives», («Actos Delegados de Taxonomía»).

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

k) 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.

l) Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril de 2021, por el que se aprueba el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

m) En particular, dado que las actuaciones están incluidas en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia dentro del Componente 1 del PRTR, están sujetas, en todo caso, al cumplimiento, ejecución y realización de los objetivos fijados en dicho Plan en la forma en que se apruebe por la Comisión Europea. Estarán sometidas a la plena aplicación de los mecanismos de gestión y control que se establezcan para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la Unión Europea y a la normativa de la Unión Europea aplicable a la gestión, seguimiento y control que se establezca para el PRTR, así como las específicas relativas a la información y publicidad, verificación y demás impuestas por la normativa de la Unión Europea, cuya aplicación será de obligado cumplimiento.

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

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

o) Se han considerado en la redacción del presente real decreto las «Orientaciones para la transferencia de fondos a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla para financiar medidas con el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia a través de Conferencia Sectorial o mediante ayudas convocadas por el Estado y gestionadas por aquellas como entidades colaboradoras» del Ministerio de Hacienda y Función Pública, de 11 de febrero de 2021.

2. En particular, en relación con la compatibilidad de estas ayudas con la regulación en materia de ayudas de Estado:

a) La ayuda para las actuaciones subvencionables indicadas en el artículo 16.1.a) consistente en la actividad de (achatarramiento) y desarrolladas en el anexo I del presente real decreto, se consideran ayudas de Estado. Su régimen jurídico, se configura de conformidad al Marco Nacional Temporal aprobado por la Comisión Europea en su Decisión SA.56851(2020/N), de 2 de abril, y sus modificaciones, relativo a las medidas de ayuda destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote de COVID-19 y en particular en este contexto a mejorar la liquidez de empresas y autónomos del sector. A partir de la finalización de la vigencia de dicho Marco Nacional Temporal, estas ayudas deberán cumplir con el 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*.

Las ayudas a la actividad de achatarramiento son ayudas de Estado y estarán sometidas al régimen jurídico mencionado anteriormente, en los términos especificados en el artículo 16.2 del presente real decreto.

b) Las ayudas para las actuaciones subvencionables indicadas en el artículo 16.1.b), c) y d) referidas como actividades 2, 3 y 4, estará sometida a los requisitos y límites establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, aplicándose la exención correspondiente a la categoría de ayudas para la protección del medio ambiente (Sección 7), sin perjuicio, del resto de disposiciones del derecho de la Unión Europea que pudieran resultar de aplicación, particularmente las que se aprueben en el ámbito de la ejecución y gestión tanto del Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia como del PRTR.

c) La ayuda para las actuaciones subvencionables indicadas en el artículo 16.1.e) consistente en la actividad 5, de adquisición de semirremolques para autopistas ferroviarias es considerada ayuda de Estado en los términos de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, habiendo sido notificada a la Comisión Europea bajo la referencia SA.63113. El otorgamiento de ayudas para esta actividad se sujetará a lo dispuesto en el artículo 4.2 del presente real decreto, no pudiendo ninguna Administración Pública realizar ninguna medida que no haya sido expresa o tácitamente autorizada por la Comisión Europea.

Artículo 4. Vigencia de los programas.

1. Los programas de incentivos que se aprueban por este real decreto estarán en vigor desde el día siguiente de la publicación del mismo en el «Boletín Oficial del Estado» hasta el 30 de abril de 2024, fecha en la que finaliza el plazo de vigencia del programa de ayudas, a excepción de la actividad 4 definida en el artículo 16 apartado 1, cuya vigencia finalizará el 31 de diciembre de 2023.

2. En todo caso no podrán otorgarse las ayudas previstas en el presente real decreto para la realización de actuaciones consistentes en la actividad prevista en el artículo 16.1.e) y desarrollada en el anexo I, con carácter previo a la autorización por parte de la Comisión Europea.

3. Las solicitudes de ayuda correspondientes podrán cursarse a partir del momento y en la forma que establezcan las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivas convocatorias.

4. A la finalización del expresado plazo de vigencia no serán admitidas más solicitudes.

Artículo 5. Financiación y presupuesto.

1. El programa de incentivos está dotado con una cuantía inicial de 174.000.000 de euros, con cargo al programa 450A «Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia», gestionado por la Secretaría de Estado del Ministerio de Transportes,

Movilidad y Agenda Urbana, previsto en los Presupuestos generales del Estado para el año 2021. Este presupuesto podrá ser ampliado hasta una cuantía total de 400.000.000 euros, si existiese disponibilidad presupuestaria para esta misma finalidad en el ejercicio 2021 o posteriores, siempre que no hubiera expirado el plazo de vigencia de los programas y en función de la revisión de cumplimiento de los hitos y objetivos que se establezcan.

2. Este presupuesto será objeto de financiación con el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, establecido por el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, al estar este programa incluido en el Componente 1 del PRTR.

CAPÍTULO II

Crterios de concesión directa de subvenciones a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla

Artículo 6. *Beneficiarias directas.*

Tendrán la condición de beneficiarias directas de las ayudas previstas en este programa las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, que deberán destinar el importe de las mismas a los sujetos que se enumeran en el artículo 15 de este real decreto, para las actividades establecidas en el artículo 16. Estas ayudas están sujetas, en todo caso, al cumplimiento, ejecución y realización de los objetivos, actividades y condiciones establecidas en este real decreto y en la resolución de otorgamiento de la subvención.

Artículo 7. *Distribución del presupuesto.*

1. El presupuesto inicial disponible a que se refiere el artículo 5 se distribuirá entre las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla según se indica en el anexo II.

El presupuesto asignado a las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberá mantenerse diferenciado, a todos los efectos de gestión, ejecución presupuestaria, contabilidad y justificación.

2. Conforme a lo establecido en el artículo 31.9 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, se prevé un máximo del 3 por ciento del presupuesto disponible, como costes indirectos imputables a las actuaciones subvencionadas.

De conformidad con lo informado en la Conferencia Nacional de Transporte celebrada el 20 de octubre de 2021, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, podrán imputar al presupuesto del programa de incentivos aprobado por este real decreto como costes indirectos imputables a las actuaciones subvencionables, los detallados en el artículo 8 desde el 1 de enero de 2021. Todo ello, en la parte que razonablemente corresponda de acuerdo con los principios y normas de contabilidad generalmente admitidas, y siempre que se correspondan o estén relacionados con el período en que efectivamente tengan que realizarse las actuaciones subvencionables, y con el límite establecido en el párrafo anterior

3. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberán asignar, en sus convocatorias, el presupuesto que les haya correspondido de acuerdo con la distribución establecida al respecto por el anexo II.

4. El reparto presupuestario inicial entre las actuaciones subvencionables definidas en el artículo 17 se realizará teniendo en cuenta lo siguiente:

a) Hasta un cuarenta y cinco por ciento (45 %) del presupuesto para las actuaciones incluidas en la actividad 1.

b) Un mínimo del cuarenta por ciento (40 %) del presupuesto para las actuaciones incluidas en la actividad 2.

5. A partir de la fecha en que resten tres meses para la finalización de la vigencia de las correspondientes convocatorias, si alguna de las partidas no se hubiera agotado, y otra partida tuviera lista de reserva o espera, se podrá reasignar el presupuesto entre tipología de actividades, a criterio de la Comunidad Autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla, quedando entonces sin efecto los porcentajes establecidos inicialmente en el párrafo anterior para el reparto entre los mismos, y liberándose las reservas de presupuesto que se hubieran podido establecer.

6. El presupuesto del programa podrá ser ampliado hasta los 400.000.000 euros, tras evaluar el grado de ejecución y cumplimiento de los objetivos para las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla que hayan agotado o estén próximas a agotar el presupuesto inicial.

7. Conforme a lo previsto en el párrafo anterior, la ampliación del presupuesto correspondiente se realizará para aquellas comunidades autónomas y para las ciudades de Ceuta y Melilla beneficiarias que lo soliciten expresamente, siempre se cumplan los siguientes requisitos:

a) que se aprecie un grado de ejecución adecuado, conforme a los hitos señalados en el apartado 3 del artículo 13.

b) que se haya verificado el cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 5 del mismo artículo.

c) que se justifique al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la necesidad de ampliar el mismo teniendo en cuenta eventuales solicitudes que pudieran encontrarse en lista de espera, así como el ritmo de formalización de nuevas solicitudes y/o la previsión de la evolución del mismo.

d) que acrediten hallarse al corriente de pago de obligaciones por reintegros subvencionables, en los términos del artículo 13.2.g) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y 61.3 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre.

A estos efectos, se considerará que el grado de ejecución es adecuado si se ha comprometido al menos el 70 % del presupuesto asignado, mediante el registro de las correspondientes solicitudes.

No se podrán solicitar ampliaciones de presupuesto con posterioridad al 31 de diciembre de 2023. Esta fecha se podrá modificar por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

8. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana valorará las solicitudes recibidas y la asignación del nuevo presupuesto que les pudiera corresponder conforme a la disponibilidad presupuestaria existente, y según el orden de las solicitudes realizadas al citado Departamento a tal efecto. Se acordará la ampliación y nueva asignación, así como la concesión de la ayuda correspondiente, cualquiera que sea la cuantía asignada, mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que será publicada en el «Boletín Oficial del Estado».

Asimismo, se ordenará su pago a las cuentas corrientes y a favor de los titulares que estas hubieran determinado en su solicitud de ampliación. Todo ello sin perjuicio de que, en relación a los efectivos libramientos de tesorería correspondientes, pueda producirse compensación entre los diferentes flujos de tesorería totales procedentes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana al beneficiario directo. La petición conllevará necesariamente la actualización de los datos de compromiso y/o ejecución por parte de la Comunidad Autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla solicitante.

9. El saldo no ejecutado ni comprometido en las convocatorias celebradas por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla a la fecha de finalización del plazo de vigencia del programa previsto en el artículo 4, deberá reintegrarse. A la vista de las cuantías comprometidas y las obligaciones reconocidas, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá antes del fin de plazo de vigencia referido, requerir a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla reintegros parciales, según lo previsto en el artículo 13, a fin de proceder a

reasignaciones, siempre dentro del límite del presupuesto total del presupuesto destinado a este programa, con el objeto de que quede garantizada la plena ejecución del presupuesto previsto.

Artículo 8. *Costes indirectos.*

1. Tendrán la consideración de costes indirectos imputables al presupuesto del programa los siguientes gastos de gestión, incluyendo el coste de las actuaciones preparatorias previas que fueran necesarias para establecer y mantener la prestación de servicios, suministro de bienes o la realización de las actividades correspondientes:

a) El coste de la prestación de servicios específicos correspondientes a la tramitación de los expedientes de solicitud de ayudas con su evaluación administrativa y técnica, así como su resolución;

b) El coste de la prestación de servicios específicos correspondientes a las actuaciones de control y verificación y pago de la ayuda e inspección del proceso, así como, en su caso, la revocación y reintegro de las ayudas;

c) El coste de las herramientas informáticas que específicamente se desarrollen o adapten para la gestión telemática de las solicitudes y control y seguimiento del programa y hospedaje;

d) El coste de la prestación de servicios específicos de atención a consultas de los solicitantes;

e) El coste de las actividades específicas de promoción y difusión del programa. No tendrán esta consideración las campañas de comunicación.

2. Se incluyen, asimismo, como costes indirectos imputables los costes de contratación de nuevo personal, conforme a la normativa que resulte de aplicación, y sin que en ningún caso pueda deducirse la existencia de una relación laboral entre la Administración General del Estado y el personal adscrito a la gestión del programa de incentivos. Esta contratación podrá formalizarse mediante contratos de obra o servicio determinado o a través de cualquier otra modalidad legal de incorporación de personal con contratos de duración determinada a la que pudieran acogerse las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla beneficiarias.

Los costes de contratación de personal, tanto técnico como administrativo, en los que se incurra para prestar los servicios especificados en el anterior apartado 1, incluirán la cuota patronal de la seguridad social y otros costes similares de los contratos, siempre que este personal esté dedicado exclusivamente a la gestión temporal de tal programa. Para ello, el equipo de técnicos y administrativos podrán trabajar en cualesquiera convocatorias vigentes de distintos programas siempre que pueda imputarse el número de horas de trabajo, para su justificación, dentro de los costes de gestión previstos en este real decreto, y que el órgano fiscalizador correspondiente de cada Comunidad Autónoma o de la ciudad de Ceuta y Melilla pueda informar o certificar dicha imputación de costes.

3. No tendrán la consideración de costes indirectos imputables al presupuesto del programa los gastos de gestión recurrentes. A tal efectos se consideran, entre otros, los correspondientes a gastos de constitución, funcionamiento o estructura permanente o habitual de las entidades colaboradoras, agencias u otros organismos de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla que se encarguen de la gestión de las actuaciones del programa de incentivos aprobado por este real decreto, ni tampoco los que no se encuentren dentro del horizonte temporal de ejecución del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, establecido por el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, y el PRTR.

4. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla beneficiarias tendrán que aportar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la declaración de los costes indirectos imputados a las actuaciones subvencionadas en su ámbito territorial de aplicación mediante un informe de sus respectivos órganos de

intervención y control. Esta declaración deberá reflejar todos los datos que permitan verificar que no se ha superado la parte proporcional que le resulte atribuible a cada una de ellas del porcentaje total del presupuesto disponible del programa, así como la cantidad imputada y su correspondencia, tanto con los costes considerados como con el período en que efectivamente tengan que realizarse las actuaciones subvencionables. Todo ello, sin perjuicio de las demás obligaciones de justificación establecidas por este real decreto y por la normativa aplicable.

5. Asimismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá solicitar cuantas aclaraciones o información adicional precise en relación con dichos costes indirectos.

Artículo 9. *Trámites para la concesión de subvenciones a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla.*

1. Tras la publicación de este real decreto en el «Boletín Oficial del Estado», el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana procederá a comunicar a todas las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla, la disponibilidad del presupuesto correspondiente al importe total de la subvención establecida en el anexo II, sin perjuicio de lo dispuesto para las ampliaciones del mismo en el artículo 7. Igualmente, se publicará en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberán solicitar y aceptar de forma expresa e inequívoca, mediante escrito dirigido a la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la subvención concedida y ajustada en su integridad a este real decreto. Igualmente, cada una de las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberán certificar, estar al corriente de pago de obligaciones por reintegro, en los términos del artículo 13.2.g) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre y 61.3 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre.

3. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, cualquiera que sea la cuantía asignada, otorgará la ayuda correspondiente a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla y ordenará el pago de la misma conforme a lo previsto en este real decreto y las cuantías del anexo II, a las cuentas corrientes y titulares que éstas hayan determinado en su solicitud.

Artículo 10. *Obligaciones de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla.*

1. Las cantidades transferidas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberán ser destinadas por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla a financiar las tipologías de actuación definidas en el artículo 16, realizadas por los sujetos que, como destinatarios últimos de las mismas, son objeto de enumeración en el artículo 14, con sujeción estricta a lo establecido en este real decreto.

2. Las convocatorias de las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberán efectuarse en un plazo máximo de tres meses desde la concesión de la subvención, debiendo publicarse en la Base de Datos Nacional de Subvenciones así como su extracto en el diario oficial que corresponda de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo, por el que se regula la Base de Datos Nacional de Subvenciones y la publicidad de las subvenciones y demás ayudas públicas, y estarán vigentes hasta la finalización del plazo de presentación de solicitudes previsto en el artículo 4 de este real decreto o hasta que se agote el presupuesto disponible y sus posibles ampliaciones según lo establecido en este real decreto.

3. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, a través de sus respectivas convocatorias, deberán asegurar y garantizar el cumplimiento por parte de los destinatarios últimos de las ayudas no solo de los requisitos previstos en este real

decreto sino también de las obligaciones contempladas para los beneficiarios de subvenciones en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en su reglamento de desarrollo, así como tanto en la normativa nacional como europea que pudiera resultar de aplicación para la ejecución y gestión tanto del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, establecido por el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, como del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. También deberán garantizar que los destinatarios últimos presentan la documentación exigida en el anexo III de este real decreto o la que figure en sus respectivas convocatorias complementariamente o en sustitución de esta, en caso de resultar procedente. Estas convocatorias habrán de ajustarse, en todo caso, a lo establecido en este real decreto y en la normativa europea aplicable en materia de ayudas de Estado.

4. Con la finalidad de dar cumplimiento a las obligaciones que el artículo 22 del Reglamento (UE) 241/2021 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, impone a España en relación con la protección de los intereses financieros de la Unión como beneficiario de los fondos del MRR, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla como entidades ejecutoras deberán disponer de un «Plan de medidas antifraude» que les permitan garantizar y declarar que, en su respectivo ámbito de actuación, los fondos correspondientes se han utilizado de conformidad con las normas aplicables, en particular, en lo que se refiere a la prevención, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de intereses, según lo estipulado en el artículo 6 de la Orden HFP/1030/2021. Se configuran como actuaciones obligatorias para los órganos gestores, la evaluación de riesgo de fraude, la cumplimentación de la Declaración de Ausencia de Conflicto de Intereses (DACI) y la disponibilidad de un procedimiento para abordar conflictos de intereses. Así mismo, el Plan de Medidas Antifraude deberá cumplir con los requerimientos mínimos establecidos en el artículo 6.5 de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre.

5. De acuerdo con lo previsto en el artículo 22.2.f) del Reglamento 2021/241, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberán conservar toda la documentación respecto de cada una de las ayudas que se hubieran otorgado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132 del Reglamento Financiero.

Artículo 11. Otras obligaciones de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla beneficiarias en relación con la gestión de los programas financiados por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

1. Con objeto de que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como responsable de la gestión de los fondos del programa, pueda certificar o acreditar la debida ejecución del mismo ante las autoridades competentes, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla beneficiarias deberán remitirle cuanta información y documentos pudiera requerirles, así como cumplir puntualmente con lo que pudiera disponerse por cualquier norma, reglamentación o instrucción aplicable.

2. Asimismo, las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla quedarán comprometidas expresamente con la aceptación del presupuesto correspondiente, a cumplir las instrucciones que tanto el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como cualquier órgano o autoridad competente les dirija en aplicación de cualquier normativa, tanto europea como nacional, que pudiera aprobarse, particularmente la relativa a la ejecución o gestión tanto del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, establecido por el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, como del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, así como cualesquiera otras que pudieran considerarse necesarias para el adecuado cumplimiento del objeto y finalidad de este real decreto.

3. Sin perjuicio del cumplimiento de las restantes obligaciones establecidas en este real decreto, los órganos responsables de la gestión de las ayudas de cada Comunidad Autónoma y de las ciudades de Ceuta y Melilla deberán:

a) Comprobar que se han adquirido los bienes, servicios o productos subvencionados.

b) Comprobar que el gasto declarado por los destinatarios últimos de la ayuda ha sido pagado y cumple con la legislación aplicable.

c) Comprobar que, en el caso de concurrencia de la financiación del gasto con otros programas e instrumentos de la Unión Europea, la ayuda no cubra el mismo coste.

d) Comprobar que no se da el caso de doble financiación del gasto con otros regímenes de financiación nacionales.

e) Garantizar que los destinatarios últimos de las ayudas utilizan un sistema de contabilidad diferenciado o un código contable adecuado para las transacciones relacionadas con la operación.

f) Aplicar medidas antifraude eficaces y proporcionadas en función de los riesgos detectados.

g) Establecer los procedimientos para garantizar que se dispone de la documentación sobre el gasto y las auditorías necesarias para contar con una pista de auditoría apropiada.

h) Realizar las oportunas verificaciones administrativas de la totalidad de las operaciones subvencionadas, que garanticen la regularidad del gasto, la realidad de los pagos y su adecuación a las condiciones de la ayuda.

i) Realizar las oportunas verificaciones sobre el terreno de operaciones concretas seleccionadas a través de un método de muestreo que garantice su representatividad.

j) Asumir el riesgo de las irregularidades que se puedan detectar, solventándolas directamente con los destinatarios últimos de la ayuda.

k) Realizar un seguimiento detallado y particularizado del presupuesto recibido, que permita verificar el cumplimiento de los límites, condiciones e intensidades de la ayuda a otorgar establecidos por la normativa europea de ayudas de Estado, aplicando asimismo cualquier norma o reglamentación que resulte aplicable para la gestión y ejecución tanto al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, establecido por el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, como al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

l) Establecer un sistema diferenciado de seguimiento del presupuesto del programa de incentivos objeto de este real decreto.

m) Comprobar que los perceptores de fondos hacen mención del origen de la financiación y velarán por darle visibilidad, incluido, cuando proceda, mediante el emblema de la Unión Europea y una declaración de financiación adecuada que indique «financiado por la Unión Europea-NextGenerationEU», en particular cuando promuevan las acciones y sus resultados, facilitando información coherente, efectiva y proporcionada dirigida a múltiples destinatarios, incluidos los medios de comunicación y el público.

n) Garantizar el pleno cumplimiento del principio de «no causar perjuicio significativo» y el etiquetado climático, de acuerdo con lo previsto en el PRTR y el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, establecido por el Reglamento (UE) n.º 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021 y su normativa de desarrollo, así como en la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del PRTR. Para ello, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla preverán mecanismos de verificación de cumplimiento del principio DNSH y medidas correctoras para asegurar su implementación. Asimismo, asegurarán el reintegro de las cuantías percibidas por las personas o entidades beneficiarias en el caso del incumplimiento del principio del DNSH y del etiquetado climático.

4. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, de acuerdo con lo previsto en el artículo 22.2.d) del Reglamento MRR y del artículo 8 de la Orden HFP/1030/2021, deberán informar a los solicitantes sobre:

a) El registro de la subvención en la Base de Datos Nacional de Subvenciones según lo previsto en el Real Decreto 130/2019.

b) La posibilidad de acceso de la Administración y de cuantos órganos se contemplan en el artículo 22 del RMRR a la información contenida en el Registro de Titularidades Reales, creado por la Orden JUS/319/2018, o el acceso a otras bases de datos de la Administración que puedan suministrar dichos datos sobre los titulares reales.

c) La cesión de información entre estos sistemas y el Sistema de Fondos Europeos, según las previsiones contenidas en la normativa europea y nacional aplicable. La letra e) del apartado 2 del artículo 22 del RMRR y el artículo 129 del Reglamento Financiero [Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018] establece la condición de que la percepción de fondos del Plan de Recuperación y Resiliencia esté condicionada a que los perceptores finales se comprometan por escrito a conceder los derechos y los accesos necesarios para garantizar que la Comisión, la OLAF, el Tribunal de Cuentas Europeo, la Fiscalía Europea y las autoridades nacionales competentes ejerzan sus competencias.

5. En su caso, para la transferencia electrónica de información, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicará en su web las instrucciones técnicas que faciliten el intercambio de datos entre los sistemas de las respectivas comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla y los sistemas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que deban reportar a las autoridades competentes o cualesquiera otros sistemas que pudieran establecer los órganos competentes nacionales. A tal efecto, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberán facilitar la información puntual de cada expediente que como mínimo se indica en el anexo V en las siguientes fases:

- a) Al momento de registrar las solicitudes.
- b) Al momento de seleccionar las operaciones (resolución definitiva de concesión de ayuda).
- c) Cuando se produzca cualquier modificación de las condiciones iniciales.
- d) Cuando se realice la verificación documental, certificación y pago de las ayudas otorgadas.
- e) Cuando se realice la verificación «in situ» de los expedientes seleccionados al efecto.

Así mismo las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla facilitarán la información necesaria para la base de datos única establecida por el Ministerio de Hacienda y Función Pública, toda la información sobre los perceptores finales de los fondos de acuerdo a lo establecido en la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre y en la Orden HFP/1031/2021, de 29 de septiembre.

6. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicará en su web las instrucciones sobre formatos y modelos ajustados a los requerimientos que, en su caso, pudiera recibir para la ejecución y gestión tanto del PRTR como del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. El órgano competente de cada Comunidad Autónoma y de las ciudades de Ceuta y Melilla remitirá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la documentación justificativa que le sea solicitada.

7. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá requerir al órgano responsable de la gestión de las ayudas de cada Comunidad Autónoma y ciudad de Ceuta y Melilla beneficiarias, la aportación de cualquier documentación justificativa adicional a la expuesta, para verificar la efectiva adecuación de la actuación ejecutada a

la que fue objeto de ayuda, quedando dicho órgano obligado a su entrega en un plazo máximo de un mes desde la notificación de dicho requerimiento.

8. Los órganos responsables de la gestión de las ayudas de cada Comunidad Autónoma y de las ciudades de Ceuta y Melilla deberán someterse a cualesquiera otros requerimientos de información y actuaciones de comprobación y control económico-financiero que puedan realizar por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Secretaría General de Fondos Europeos, la Intervención General de la Administración del Estado, el Tribunal de Cuentas, los órganos de control y fiscalización de la Comisión Europea. Igualmente, deberán someterse a cualesquiera otras actuaciones de comprobación y/o control financiero que puedan realizar los órganos o autoridades de control competentes, tanto nacionales como de la Unión Europea, de acuerdo con lo establecido por la normativa aplicable a la gestión de las ayudas cofinanciadas con fondos europeos, aportando para ello cuanta información le sea requerida y cooperando plenamente en la protección de los intereses financieros tanto nacionales como de la Unión Europea, concediendo los derechos y el acceso necesarios a tales órganos o autoridades.

9. Asimismo, estos órganos aplicarán procesos de control interno apropiados en los niveles de gestión, diseñados para ofrecer garantías razonables de la consecución de los siguientes objetivos: eficacia, eficiencia y economía de las operaciones; fiabilidad de los informes; salvaguardia de los activos y de la información, gestión adecuada de los riesgos relativos a la legalidad y regularidad de las operaciones subyacentes, y prevención, detección, corrección y seguimiento de fraudes e irregularidades.

10. El incumplimiento por parte de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla de las obligaciones que se establecen en los anteriores apartados podrá dar lugar, en caso de no subsanarse, al inicio de un procedimiento de reintegro por la totalidad de las cantidades percibidas y a la exigencia del interés de demora correspondiente desde el momento del pago de la subvención, de acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 12. *Coordinación y seguimiento.*

1. El organismo competente para realizar la coordinación y el seguimiento de este programa es el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. La coordinación del programa se realizará por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con las comunidades autónomas y con las ciudades de Ceuta y Melilla, que asumirá todas aquellas funciones que resulten necesarias para garantizar la corrección y transparencia del proceso a llevar a cabo, una vez se produzca el cierre de las distintas convocatorias y del programa, a los efectos de asegurar la comprobación de la efectiva aplicación de los fondos transferidos.

3. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla remitirán la información que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana les solicite de acuerdo con los contenidos que se establecen en el anexo V para realizar el seguimiento de los resultados del programa. Dicha información será puesta a su disposición, así como, en su caso, de cualquier otra autoridad competente para la evaluación de la gestión y ejecución tanto del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, como del PRTR.

Artículo 13. *Seguimiento de hitos y objetivos y control económico-financiero.*

1. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, a efectos de garantizar la trazabilidad del gasto, deberán establecer un sistema de seguimiento contable diferenciado del presente programa de ayudas. Dicha información seguirá los criterios, directrices y periodicidad de reporte que pueda determinar Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a fin de garantizar el correcto seguimiento presupuestario de los fondos, de acuerdo con las directrices dictadas tanto por los órganos competentes de la Administración General del Estado como de la Unión

Europea, en relación con la gestión y ejecución tanto del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, como del PRTR.

2. El saldo no ejecutado ni comprometido a la fecha de finalización del plazo de vigencia de los programas previsto en el artículo 4 deberá reintegrarse.

3. No obstante, se establecen cuatro hitos de control de la ejecución del presupuesto a los seis, doce, quince y veintiún meses desde la fecha de entrada en vigor de este real decreto, a efectos de poder valorar el grado de ejecución correspondiente y, en su caso, una eventual ampliación del presupuesto recibido o el reintegro anticipado del saldo no ejecutado ni comprometido, sin perjuicio de las posibles ampliaciones de presupuesto de acuerdo con el artículo 7.6.

En consecuencia, a los efectos de poder determinar el grado de ejecución del presupuesto y absorción de los fondos correspondientes, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberán remitir al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana un informe de sus respectivos órganos de gestión para cada uno de los anteriores hitos de control, en un plazo máximo de quince días desde la fecha del hito salvo que, por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se determinen otras fechas.

El presupuesto se considerará que queda comprometido mediante la aprobación de la convocatoria correspondiente y el posterior registro de las solicitudes. Asimismo, el presupuesto se considerará ejecutado mediante las distintas resoluciones de concesión de ayudas que hayan sido otorgadas a los destinatarios últimos de las mismas.

4. A los efectos de garantizar el cumplimiento de los hitos y objetivos establecidos para el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, podrá exigirse el reintegro anticipado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de un porcentaje del 50% del presupuesto no comprometido por las comunidades autónomas y por las ciudades de Ceuta y Melilla si a los quince meses desde la entrada en vigor de este real decreto, se constata un grado de compromiso del presupuesto asignado a cada una de ellas inferior a un porcentaje del 80% del mismo.

Adicionalmente a lo anterior, también podrá exigirse un reintegro de la cantidad definida en el párrafo anterior, si a los veintiún meses desde la entrada en vigor de este real decreto se constata un grado de ejecución del presupuesto asignado a cada una de ellas inferior a un porcentaje del 80% del mismo.

Asimismo, podrá exigirse el reintegro anticipado del presupuesto, en caso de no facilitarse por las comunidades autónomas y por las ciudades de Ceuta y Melilla beneficiarias los informes correspondientes a los hitos de control establecidos, así como en caso de no estar al corriente en el volcado de la información prevista por el siguiente apartado 5 de este artículo, previo requerimiento expreso de los mismos por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El reintegro anticipado podrá ser por la totalidad del presupuesto recibido por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla beneficiarias, de no facilitarse ningún informe ni ninguna información a que se refiere el siguiente apartado 5, con independencia de su grado de ejecución y/o compromiso.

5. Para acordar una eventual ampliación del presupuesto inicialmente asignado a cada Comunidad Autónoma o a las ciudades de Ceuta y Melilla beneficiarias, será condición indispensable que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana disponga del volcado de la información de las solicitudes y resoluciones de concesión en la aplicación informática que se pondrá a disposición de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla para realizar la coordinación y seguimiento de los programas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.3, así como de los informes de ejecución correspondientes acordes con este volcado de información.

6. En el caso de ampliaciones del presupuesto inicialmente concedido, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá establecer un sistema de seguimiento para el presupuesto ampliado que procure el cumplimiento de los correspondientes hitos y objetivos.

7. A efectos de determinar la cantidad a reintegrar al finalizar el plazo de vigencia del programa de incentivos objeto de este real decreto, establecido por el artículo 4, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberán remitir los informes provisional y definitivo que seguidamente se establecen, a fin de liquidar todas las obligaciones que se deriven de las convocatorias realizadas, en cumplimiento de lo previsto por este real decreto.

8. Antes del 31 de mayo de 2024, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla beneficiarias deberán remitir al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana un informe final provisional emitido por el órgano que ejerciese las funciones contables o por la propia Consejería competente por la razón de la materia en relación con el presupuesto total final no comprometido. A la vista de este saldo no comprometido, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, procederá a notificar a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla la cuantía que deberá ser reintegrada.

9. Por otra parte, en un plazo máximo de siete meses desde la expiración del plazo de vigencia previsto en el artículo 4, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla deberán remitir al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana un informe definitivo de cierre del programa, emitido por el órgano que ejerciese las funciones contables o por la propia Consejería competente por la razón de la materia, en el que se certificará, finalmente, el presupuesto total ejecutado. A la vista de tal saldo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, realizadas las verificaciones necesarias, procederá a notificar a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla, en caso de existir remanente, la cuantía final a reintegrar.

10. Con el objeto de que se pueda comprobar la evolución del gasto realizado, el cumplimiento de hitos y objetivos, deberá cumplirse lo establecido en la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y en la Orden HFP/1031/2021 por la que se establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las Entidades del Sector Público Estatal, Autonómico y Local para el seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable de las medidas de los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

En concreto, en relación con el sistema de información de gestión y seguimiento, al que se refiere la citada orden, y a lo indicado en su artículo 3, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, como entidades ejecutoras del PRTR, serán responsables de registrar en el sistema informático de forma continuada el progreso de los indicadores de los hitos y objetivos más desagregados de la estructura en la que se descompone el Proyecto o subproyecto e incorporar la información acreditativa conforme a los mecanismos de verificación.

La información de los indicadores de hitos y objetivos en curso y de sus mecanismos de verificación deberá estar actualizada en el sistema informático con el resultado de las mediciones correspondientes al último día de cada mes de referencia no más tarde del día diez del mes siguiente.

Una vez registrado en el sistema informático el cumplimiento de un Hito u Objetivo, se generará el Certificado de Cumplimiento que deberá ser firmado por el Órgano Gestor de la Entidad Ejecutora.

Igualmente, según lo establecido en el artículo 12 de la citada orden, a partir de la información contenida en el sistema de información de gestión y seguimiento, cada Comunidad Autónoma y ciudades de Ceuta y Melilla como entidad ejecutora del PRTR generará el correspondiente Informe de Gestión al que se refiere el artículo 12 de la Orden HFP/1030/2021, siendo responsable de la información que consta en el mismo en relación con la ejecución del PRTR que se le haya asignado.

Estos informes se elaborarán con periodicidad semestral, con referencia a las fechas 30 de junio y 31 de diciembre y deberán ser formalizados por la entidad ejecutora antes del 20 de julio y del 20 de enero de cada año. Corresponderá la firma para esta

formalización al órgano que se determine en el ámbito de la Comunidad Autónoma o ciudad de Ceuta y Melilla, según los criterios indicados en el artículo 12 de la orden.

Igualmente, se formulará trimestralmente el Informe de Previsiones al que se refiere el artículo 12.6.

CAPÍTULO III

Bases reguladoras de la concesión de ayudas por las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla a los destinatarios últimos

Artículo 14. *Destinatarios últimos de las ayudas.*

1. Serán destinatarios últimos de las ayudas a inversiones reguladas en el artículo 16, siempre que tengan su residencia fiscal en España, y de acuerdo con lo que se establezca en las convocatorias que realicen las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, las personas físicas o jurídicas que sean titulares de alguna de las siguientes autorizaciones en vigor a la fecha de solicitud de las ayudas:

a) Una autorización de transporte público de mercancías habilitante para hacer transporte con vehículos o conjuntos de vehículos de más de 3,5 tn. de masa máxima, identificada con la clave MDPE.

b) Una autorización de transporte público discrecional de viajeros en autobús, identificada con la clave VDE.

c) Una autorización de transporte privado complementario de mercancías habilitante para hacer transporte con vehículos o conjuntos de vehículos de más de 3,5 tn. de masa máxima, identificada con la clave MPCE.

d) Una autorización de transporte privado complementario de viajeros en autobús con la clave VPCE.

e) Una autorización autonómica de transporte público de mercancías con clave MDLE, siempre que tengan adscritos a dicha autorización vehículos de más de 3,5 tn de masa máxima a fecha de aprobación del presente Real Decreto

2. Los destinatarios últimos definidos en el apartado anterior podrán recibir ayudas únicamente en relación con la categoría y clase de vehículos asociada a la habilitación que les otorgue la autorización de la que son titulares.

Artículo 15. *Requisitos para obtener la condición de destinatario último de las ayudas.*

1. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla especificarán los destinatarios últimos a los que irá dirigida cada una de las actuaciones de sus respectivas convocatorias.

2. No podrán ser destinatarios últimos de las ayudas:

a) Las empresas que se encuentren en situación de crisis, conforme a la definición que a estos efectos se realiza en el Reglamento UE 651/2014, de 17 de junio de 2014.

b) Las personas o entidades en las que concurra alguna de las circunstancias enumeradas en el artículo 13, apartados 2 y 3, de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

c) Las empresas que se encuentren sujetas a una orden de recuperación pendiente sobre cualquier ayuda o subvención que les hubiera sido otorgada con anterioridad, bien por haberse declarado ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior, bien por cualquier tipo de incumplimiento de las obligaciones que le vinieran atribuidas en la concesión.

d) Las empresas o entidades de titularidad pública que sean prestadoras del servicio de transporte público urbano.

Artículo 16. *Actuaciones subvencionables.*

1. Serán actuaciones subvencionables las relacionadas a continuación dentro de cada actividad, que deberán cumplir los requisitos que se establecen para cada una de ellas en el anexo I:

- a) Actividad 1: Achatarramiento.
- b) Actividad 2: Adquisición de vehículos de energías alternativas bajas en carbono.
- c) Actividad 3: «Retrofit» o modificación de la forma de propulsión de vehículos.
- d) Actividad 4: Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.
- e) Actividad 5: Adquisición de semirremolques para autopistas ferroviarias.

2. La concesión de las ayudas de los programas aprobados por este real decreto para las actuaciones subvencionables del apartado 1 de este artículo, referidas como actividad 1, estará sometida a los requisitos y límites establecidos en el Marco Nacional Temporal aprobado por la Comisión Europea en su Decisión SA.56851(2020/N), de 2 de abril, y sus modificaciones, siempre que la fecha de concesión de la ayuda quede comprendida dentro de su periodo de vigencia.

Las ayudas a la actividad 1 que se concedan a partir de la fecha de finalización de la vigencia de dicho Marco Nacional Temporal, deberán cumplir con el 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*, sin perjuicio, del resto de disposiciones tanto del derecho nacional como de la Unión Europea que pudieran resultar de aplicación, particularmente las que se aprueben en el ámbito de la ejecución y gestión tanto del Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia como del PRTR.

El importe total de las ayudas *de minimis* que podrá concederse a cada uno de estos destinatarios últimos no podrá exceder la cifra de 200.000 euros durante cualquier período de tres ejercicios fiscales.

Asimismo, el importe total de las ayudas *de minimis* que podrá concederse a cada uno de estos destinatarios últimos, en el caso de que realicen por cuenta ajena operaciones de transporte de mercancías por carretera, no podrá exceder la cifra de 100.000 euros durante cualquier período de tres ejercicios fiscales.

Deberá adjuntarse una declaración de ayudas recibidas junto a la solicitud de ayuda. En la concesión de la subvención se comunicará al beneficiario el instrumento jurídico de los dos anteriores bajo el que se otorga la subvención.

3. La concesión de las ayudas de los programas aprobados por este Real Decreto para las actuaciones subvencionables del apartado 1 de este artículo, referidas como actividades 2, 3 y 4, estará sometida a los requisitos y límites establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, aplicándose la exención correspondiente a la categoría de ayudas para la protección del medio ambiente (Sección 7), sin perjuicio, del resto de disposiciones del derecho de la Unión Europea que pudieran resultar de aplicación, particularmente las que se aprueben en el ámbito de la ejecución y gestión tanto del Mecanismo Europeo de Recuperación como del PRTR.

El presupuesto medio anual que podrá dedicarse a las ayudas de esta categoría (Sección 7), para cada una de las actuaciones o programas o regímenes de incentivos diferenciados, enumerados en el apartado 1, como actividades 2, 3, 4 y 5, no podrá superar la cifra de 150 millones de euros, y se establece un límite de ayuda por destinatario último y convocatoria que figura en el anexo I del presente real decreto.

4. La concesión de las ayudas de los programas aprobados por este real decreto para las actuaciones subvencionables del apartado 1 de este artículo, referidas como actividad 5, estará condicionada a la autorización previa de la Comisión Europea y a los límites y criterios que establezca en su Resolución de autorización, sin perjuicio, del resto de disposiciones del derecho de la Unión Europea que pudieran resultar de

aplicación, particularmente las que se aprueben en el ámbito de la ejecución y gestión tanto del Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia como del PRTR.

5. Dado el carácter incentivador de las ayudas, solo se admitirán actuaciones por parte de los destinatarios últimos de las ayudas iniciadas con posterioridad a la fecha de registro de la solicitud de la ayuda.

Ello sin perjuicio de la realización de las correspondientes actuaciones preparatorias que sean necesarias para presentar la solicitud o llevar a cabo las correspondientes inversiones, como pueden ser proyecto, memorias técnicas, certificados, que podrán ser considerados subvencionables, aun cuando hubieran sido facturados con anterioridad a la solicitud, siempre que, en todo caso, estas actuaciones preparatorias se hubieran iniciado con posterioridad a la fecha de publicación del presente real decreto en el «Boletín Oficial del Estado».

6. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla se asegurarán del cumplimiento de lo previsto en los apartados precedentes, debiendo estar en disposición de acreditar las circunstancias establecidas en los mismos, tanto ante el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como ante cualquier otra autoridad nacional o europea competente.

7. El incumplimiento de lo anterior dará lugar, en caso de no subsanarse, al inicio de un procedimiento de reintegro por la totalidad de las cantidades percibidas y a la exigencia del interés de demora correspondiente desde el momento del pago de la subvención, de acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 17. *Cuantía de las ayudas.*

La cuantía de las ayudas a los destinatarios finales se establece en el anexo I de este real decreto para las actuaciones subvencionables.

Artículo 18. *Compatibilidad de las ayudas.*

1. Las subvenciones para las actuaciones reguladas en el artículo 16 serán incompatibles con otras subvenciones o ayudas que pudieran concederse para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera administraciones o entes públicos o privados, nacionales o de organismos internacionales.

2. En ningún caso podrán ser compatibles las ayudas reguladas en el presente real decreto destinadas a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla con las ayudas dirigidas a municipios en el marco del PRTR para la implantación de zonas de bajas emisiones y para la transformación digital y sostenible del transporte urbano ni con ninguna otra ayuda europea, en particular proveniente de fondos CEF y FEDER o de otros componentes del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Artículo 19. *Procedimiento de concesión de las ayudas por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla a los destinatarios últimos.*

1. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla destinarán las cuantías que reciban correspondientes en virtud de este real decreto a los destinatarios últimos incluidos en el artículo 14, a través de las correspondientes convocatorias públicas, donde se contemplen los requisitos correspondientes para su concesión, y de acuerdo con lo dispuesto en este real decreto.

2. Los destinatarios últimos dirigirán las solicitudes a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla donde tengan la residencia fiscal, conforme al procedimiento que establezcan en sus respectivas convocatorias.

3. Las solicitudes serán atendidas por riguroso orden de presentación hasta el agotamiento de los fondos.

4. Se considerará agotado el presupuesto cuando se efectúe el registro de la última solicitud de ayuda que totalice el importe asignado a las respectivas comunidades

autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla. En caso de agotamiento del presupuesto asignado a cada Comunidad Autónoma o a las ciudades de Ceuta y Melilla, y siempre que no hubiera expirado la vigencia de los programas, podrán seguir registrándose solicitudes en lista de reserva provisional, que serán atendidas por riguroso orden de entrada, supeditadas a que se produzcan desestimaciones o renunciaciones de las solicitudes de ayuda previas que pudieran liberar presupuesto o bien se incorpore nuevo presupuesto a la convocatoria. En ningún caso, la presentación de una solicitud a la lista de reserva provisional generará derecho alguno para la persona solicitante, hasta que no se valide la solicitud.

5. El periodo de elegibilidad de las actuaciones se iniciará en la fecha de registro de la solicitud de ayuda. A la finalización del período de vigencia establecido en el artículo 4, no serán admitidas más solicitudes, debiendo las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, en su caso, reintegrar el remanente presupuestario que pudiera existir a esa fecha de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.

6. El formulario de solicitud de ayuda recogerá, al menos, los conceptos recogidos en el anexo VI y se acompañará de la documentación requerida en las correspondientes convocatorias que realicen las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla. El anexo III recoge la documentación recomendada, que podrá ser sustituida por otra, en caso de resultar procedente, o por procedimientos alternativos que pudieran establecer expresamente las comunidades autónomas o las ciudades de Ceuta y Melilla al respecto en sus respectivas convocatorias, conforme a su propia normativa de aplicación, y siempre y cuando queden acreditados, al menos, idénticos extremos a los recogidos en tales apartados del anexo III. No podrá ser sustituida la documentación que se deba exigir necesariamente en cumplimiento de las ordenes Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y la Orden HFP/1031/2021, de 29 de septiembre, por la que se establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las Entidades del Sector Público Estatal, Autonómico y Local para el seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable de las medidas de los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

7. La resolución definitiva del procedimiento y de concesión de la ayuda, así como su entrega al destinatario último, corresponde a cada Comunidad Autónoma o a las ciudades de Ceuta y Melilla, una vez comprobado el cumplimiento íntegro de las condiciones y requisitos establecidos y de la documentación aportada. El plazo máximo para resolver y notificar la resolución será de seis (6) meses contados desde la fecha de presentación de la solicitud, salvo que la normativa autonómica de aplicación establezca un plazo diferente. En caso de no haberse notificado la resolución en dicho plazo, se podrá entender desestimada la solicitud. La resolución que se adopte por la Comunidad Autónoma o por las ciudades de Ceuta y Melilla podrá ser recurrida en la forma establecida en la convocatoria.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 62.1 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, y teniendo en cuenta que las ayudas previstas por este real decreto se destinan a financiar actuaciones o situaciones concretas que no requieren de valoración comparativa con otras propuestas, se podrán dictar las resoluciones de concesión correspondientes por orden de presentación de solicitudes, una vez realizadas las comprobaciones de concurrencia de la situación o actuación subvencionable y el cumplimiento del resto de requisitos exigidos, hasta el agotamiento del crédito presupuestario asignado en las convocatorias.

8. Los destinatarios últimos de las ayudas reguladas en este real decreto, en el plazo máximo de doce (12) meses contados desde la fecha de la notificación de la resolución de concesión, deberán justificar la realización de la inversión requerida para llevar a cabo la actuación objeto de ayuda, salvo en el caso de las Actividad 4 (Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos), que contarán con dieciocho (18) meses para la justificación de la inversión. A tal efecto, deberá

presentarse al órgano competente de la Comunidad Autónoma o de la ciudad de Ceuta y Melilla, la documentación establecida en el anexo III de este real decreto y/o de la documentación complementaria o sustitutiva, en caso de resultar procedente, que pudieran requerir éstas en sus respectivas convocatorias para cada actuación subvencionable. La documentación que se aporte para justificar la ejecución de la actuación debe ser coherente con la información aportada en el formulario de solicitud de la ayuda. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla contarán con un plazo máximo de seis (6) meses contados desde la presentación de la justificación por parte del beneficiario para verificar el cumplimiento de la ejecución de la actuación objeto de subvención y proceder, en su caso, a la devolución de la correspondiente garantía. Las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla podrían de manera excepcional ampliar los plazos detallados en el presente real decreto siempre que se cumpla que todas las actuaciones estén justificadas antes del 30 de noviembre de 2025.

9. Verificada la ejecución de la actuación por parte de los sujetos que reciban la ayuda así como la entrega de toda documentación exigida en el apartado anterior dentro del plazo establecido, el órgano competente de la Comunidad Autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla ordenará el pago de la subvención, con expresa referencia a la procedencia de los fondos del PRTR, mencionando al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como el Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia, conforme a lo que pudiera establecerse al respecto.

10. En caso de que el destinatario final de la ayuda no cumpliera con la obligación de justificación establecida en el precedente apartado no se procederá al pago de la subvención y se declarará la pérdida del derecho al cobro de la misma, e iniciará el procedimiento de reintegro correspondiente, en su caso.

11. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla podrán establecer en sus convocatorias la posibilidad de efectuar pagos anticipados a los destinatarios últimos que así lo soliciten, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

a) Dichos anticipos sean objeto de una garantía por el importe total del anticipo otorgada por un banco u otra entidad financiera que esté establecida en España, o bien de una línea de crédito que ofrezcan como garantía cualquier organismo o administración pública española.

b) Dichos anticipos no podrán superar el cien por ciento (100%) del importe total de la ayuda que se vaya a conceder al beneficiario.

c) Dichos anticipos se destinarán exclusivamente a cubrir gastos de la actuación objeto de subvención.

12. De acuerdo con lo establecido en el artículo 61.3 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, los destinatarios últimos de estos anticipos deberán acreditar que se encuentran al corriente del pago de las obligaciones de reembolso de cualesquiera otros anticipos concedidos anteriormente con cargo a los créditos específicamente consignados para la gestión de fondos europeos en los Presupuestos Generales del Estado.

13. Corresponderá a las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla comprobar el cumplimiento de tales condiciones con anterioridad al pago, exigiendo, cuando no pueda acreditarse de otro modo, una declaración responsable del destinatario último.

14. Asimismo, esta información también será comunicada a la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla como órgano competente para la coordinación y seguimiento del programa, a través de la correspondiente aplicación informática que pondrá a disposición la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la coordinación y seguimiento de los programas.

Artículo 20. *Órganos competentes para ordenar e instruir el procedimiento de concesión de ayudas.*

1. El órgano competente para ordenar e instruir los procedimientos de concesión de ayudas será el que determinen las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivas convocatorias. Corresponderá al órgano instructor la comprobación de que las solicitudes cumplen debidamente los requisitos exigidos. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla podrán decidir si gestionan las ayudas directamente o a través de una entidad colaboradora, que deberá cumplir los requisitos establecidos en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. La entidad colaboradora deberá cumplir las obligaciones y desempeñar las funciones previstas en el artículo 15 de dicha Ley y será seleccionada con observancia de lo dispuesto en el artículo 16 de esta misma norma.

2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 95.1.k) de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, se permitirá la cesión de la información tributaria de los beneficiarios entre Administraciones Públicas, siempre que exista previa autorización de los obligados tributarios a los que se refieran los datos suministrados, exista disponibilidad de la misma en las bases de datos y sistemas de la Agencia Estatal de Administración Tributaria y se cumplan los principios y reglas enumerados en el artículo 6 de la Orden de 18 de noviembre de 1999 por la que se regula el suministro de información tributaria a las Administraciones Públicas para el desarrollo de sus funciones, así como los supuestos contemplados en el artículo 113.1 de la Ley General Tributaria.

3. Igualmente, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 95.1.d) de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, en aquellos casos en los que los órganos responsables de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla, en aquellos casos en los que la cesión de datos de los beneficiarios tenga por objeto la lucha contra el delito fiscal y contra el fraude en la obtención o percepción de las ayudas o subvenciones a cargo de fondos públicos o de la Unión Europea.

4. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana facilitará al órgano competente de la Comunidad Autónoma y de las ciudades de Ceuta y Melilla, cuantas instrucciones reciba de las Autoridades de Gestión o de Gobernanza de los fondos europeos con los que se financiaran las subvenciones objeto de este real decreto, particularmente las correspondientes al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y el PRTR, en la medida que les afecten. Asimismo, los órganos responsables de la gestión de las ayudas de cada Comunidad Autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla deberán conservar los documentos originales, justificativos de la actuación realizada y de la aplicación de los fondos recibidos, en tanto puedan ser objeto de las actuaciones de comprobación y control. La disponibilidad de los documentos se ajustará a lo dispuesto en la normativa que pudiera resultar de aplicación a los instrumentos de la Unión Europea que correspondan.

Artículo 21. *Órganos competentes para la resolución del procedimiento de concesión de ayudas.*

1. El órgano competente para la resolución del procedimiento de concesión de ayudas será el que determine cada Comunidad Autónoma y las ciudades de Ceuta y Melilla en su respectiva convocatoria.

2. Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla realizarán el seguimiento, control y, en su caso, resolverán sobre la pérdida del derecho a obtener las ayudas concedidas al amparo de este real decreto, y exigirán el reintegro correspondiente del importe de las ayudas además del posible cobro de intereses de demora. Asimismo, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla serán responsables de realizar las labores de verificación de la correcta realización de gasto por parte de los destinatarios últimos de las ayudas.

Artículo 22. Reintegro.

1. Procederá el reintegro de las cantidades percibidas por el destinatario último de la ayuda y la exigencia del interés de demora desde el momento del pago de la subvención, en los supuestos establecidos en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

2. El órgano competente para instar y resolver el procedimiento de reintegro será el que determine cada Comunidad Autónoma y las ciudades de Ceuta y Melilla en su respectiva convocatoria.

Artículo 23. Publicidad.

1. Toda referencia a la actuación objeto de las ayudas reguladas por el presente real decreto en publicaciones, actividades de difusión, páginas web y, en general, en cualesquiera medios de difusión deberá cumplir con los requisitos que figuren en el Manual de Imagen del PRTR y, en su caso, en el Manual que sea aprobado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Sin perjuicio de lo anterior, deberá figurar en todo caso la referencia a la financiación de la actuación mediante fondos del PRTR y a su gestión por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en los términos previstos en el artículo 18.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

2. Asimismo, tanto en la convocatoria de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla, como en la resolución que se notifique a los destinatarios últimos, deberá incluirse esta mención: «Esta ayuda se otorga al amparo de la subvención concedida por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia».

3. Los receptores de financiación de la Unión Europea deben mencionar el origen de esta financiación y garantizar su visibilidad, en particular cuando promuevan las actuaciones subvencionables y sus resultados, facilitando información coherente, efectiva y proporcionada dirigida a múltiples destinatarios, incluidos los medios de comunicación y el público. Del mismo modo, todas las convocatorias, licitaciones, convenios y resto de instrumentos jurídicos, que se desarrollen en este ámbito, deberán contener tanto en su encabezamiento como en su cuerpo de desarrollo la siguiente referencia «Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia – Financiado por la Unión Europea-NextGenerationEU», de acuerdo con el artículo 9 de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

4. El destinatario último de las ayudas informará al público del apoyo obtenido de los fondos europeos haciendo una breve descripción de la operación en su página web, en caso de que disponga, de manera proporcionada al nivel de apoyo prestado, con sus objetivos y resultados, y destacando el apoyo financiero de la Unión Europea.

5. En todo caso, los beneficiarios deberán cumplir cualesquiera instrucciones que se puedan impartir respecto a la forma y contenido de la información que deba facilitar.

Disposición adicional primera. Habilitación normativa.

1. Se habilita a la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para, mediante orden ministerial, modificar los anexos de este real decreto así como para establecer en el anexo I las ayudas a la adquisición de vehículos de gas (GNC, GNL) de categoría N y M, y regulando los requisitos, cuantías y condiciones que sean exigibles para su otorgamiento. En todo caso, estas condiciones incluirán el uso exclusivo de biometano renovable⁽¹⁾ para su funcionamiento.

⁽¹⁾ 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).

En la elaboración de dicha orden, y previa consulta al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, se analizará la posibilidad de exigencia de garantías o certificados de origen renovable del biometano y la posibilidad de que sea necesario declarar durante un determinado período la huella de carbono, así como tener un plan de reducción que incluya el empleo de biometano en el registro que regula el Real Decreto 163/2014, de 14 de marzo, por el que se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono.

Esta orden ministerial incluirá las condiciones específicas para garantizar el cumplimiento del principio de «no causar un perjuicio significativo», así como la Decisión de Ejecución del Consejo (Council Implementing Decision, CID), relativa a la aprobación de la evaluación del Plan de Recuperación y Resiliencia de España COM/2021/322.

2. Se faculta al titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para dictar las resoluciones necesarias para la aplicación de este real decreto, así como para resolver las dudas concretas que en relación con el mismo se susciten.

Disposición adicional segunda. *Contención del gasto de personal.*

Lo dispuesto en este real decreto no supondrá incremento de dotaciones, ni de retribuciones, ni de otros gastos de personal, sin perjuicio de lo establecido en este real decreto respecto a los costes indirectos reconocidos a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla como beneficiarias directas de las ayudas.

Disposición transitoria única. *Ayudas para los vehículos de gas (GNC, GNL) de categoría M.*

Con carácter transitorio, se podrán otorgar las ayudas establecidas en este real decreto para los vehículos de gas (GNC, GNL) de categoría M, 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, tanto para la actividad 2 de adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono como para la actividad 3 de «retrofit» o modificación de la forma de propulsión de vehículos, hasta el 31 de diciembre de 2023 sin necesidad de cumplir lo indicado en la disposición adicional primera. Posteriormente a dicha fecha, cualquier ayuda vinculada a vehículo de gas (GNC, GNL) deberá cumplir lo indicado en la disposición adicional primera.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en los artículos 149.1.13.^a y 149.1. 23.^a de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y la competencia para dictar legislación básica sobre protección del medio ambiente, 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.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

En todo caso, el otorgamiento de las ayudas para la actividad 5 definida en el apartado 1 del artículo 16, quedan condicionadas a la previa autorización de dicho régimen de ayudas por parte de la Comisión Europea.

Dado en Madrid, el 16 de noviembre de 2021.

FELIPE R.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,
RAQUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ

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.

ANEXO II

Presupuesto por comunidades y ciudades autónomas

1. Según lo consensuado en las reuniones de la Conferencia Nacional de Transportes, de 14 de mayo y de 20 de octubre de 2021, el criterio de distribución por comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla para el presupuesto inicial será proporcional a la suma de los vehículos siguientes domiciliados en cada una de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla a fecha 23 de junio de 2021, de acuerdo con certificado expedido al efecto por el Director General de Transporte Terrestre para las autorizaciones de ámbito estatal y del Director General de Transporte del Gobierno de Canarias para las autorizaciones del ámbito de dicha Comunidad Autónoma:

- Número de vehículos con masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas adscritos a las autorizaciones para realizar transporte público de mercancías de la clave MDPE y MDLE.
- Número de vehículos con masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas adscritos a las autorizaciones para realizar transporte privado de mercancías con autorización de la clave MPCE
- Número de vehículos adscritos a las autorizaciones para realizar transporte público de viajeros en autobús de la clave VDE.
- Número de vehículos adscritos a las autorizaciones para realizar transporte privado complementario de viajeros en autobús de la clave VPCE.

2. Teniendo en cuenta lo anterior, las cuantías resultantes para la distribución del presupuesto inicial son:

Comunidad Autónoma o ciudad de Ceuta y Melilla	Créditos asignados (€)
Andalucía.	29.094.272
Aragón.	6.313.831
Asturias, Principado de.	3.506.114
Baleares, Illes.	3.621.025
Canarias.	7.250.232
Cantabria.	2.593.885
Castilla y León.	12.821.413
Castilla-La Mancha.	12.742.945
Cataluña.	22.417.112
Comunitat Valenciana.	18.654.771

Comunidad Autónoma o ciudad de Ceuta y Melilla	Créditos asignados (€)
Extremadura.	4.891.750
Galicia.	12.818.438
Madrid, Comunidad de.	16.658.874
Murcia, Región de.	9.452.896
Navarra, Comunidad Foral de.	2.945.686
País Vasco.	6.618.775
Rioja, La.	1.457.782
Ciudad de Ceuta.	74.376
Ciudad de Melilla.	65.823
Total.	174.000.000

ANEXO III

Documentación a requerir a los destinatarios finales

La documentación que se relaciona a continuación, excepto la contenida en las letras c), h), i), j), l) del apartado 1 que deberán necesariamente presentarse en la manera establecida por la Orden HFP/1030/2021, podrá ser sustituida por otra o por procedimientos alternativos que pudieran establecer expresamente las comunidades autónomas o las ciudades de Ceuta y Melilla al respecto en sus respectivas convocatorias, conforme a su propia normativa de aplicación, siempre y cuando queden acreditados idénticos extremos a los recogidos en tales apartados.

En los casos en los que la información se disponga por la Administración General del Estado, se podrá solicitar la cesión de los datos del beneficiario, siempre que se cumplan los requisitos anunciados en el artículo 20.2 o en el artículo 20.3 del presente real decreto.

1. Documentación requerida para formalizar la solicitud de ayuda

El formulario de solicitud de ayuda se acompañará de la documentación requerida en las correspondientes convocatorias que realicen las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, recogiendo en todo caso la documentación que figura a continuación:

a) Fotocopia del DNI, para los ciudadanos españoles, o de documento equivalente que acredite la identidad de los ciudadanos extranjeros y en el que figure el NIE de la persona física titular del establecimiento o de la tarjeta de identificación fiscal donde conste el NIF de la persona jurídica, así como, en ambos casos, de su representante, salvo consentimiento expreso del interesado para que sus datos de identidad personal puedan ser consultados mediante el Sistema de Verificación de Datos de Identidad establecido en la Orden PRE 3949/2006, de 26 de diciembre, por la que se establece la configuración, características y requisitos y procedimientos de acceso al Sistema de Verificación. Igualmente, los beneficiarios podrán optar por presentar la tarjeta de identificación fiscal donde conste el NIF de la persona jurídica o permitir la consulta por parte de la Administración, a través del consentimiento expreso del interesado. No obstante, conforme a lo establecido por el artículo 28 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, se eximirá a los interesados de la presentación de la documentación que haya sido elaborada por cualquier Administración, o que haya sido ya aportada anteriormente por los mismos, siempre que el interesado no se oponga a que la administración actuante pueda consultar o recabar dichos documentos. Por su parte, la disposición adicional

octava de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, reconoce la potestad de verificación de las administraciones públicas, en relación con los datos personales que obre en su poder, para comprobar la exactitud de los mismos.

b) Las personas jurídicas, además de lo establecido en el apartado anterior, deberán aportar documentación acreditativa de las facultades de representación de la persona que formule la solicitud de ayuda como representante de las mismas, debidamente inscrita, en su caso, en los registros públicos correspondientes.

c) Los beneficiarios que desarrollen actividades económicas acreditarán la inscripción en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores o el Certificado de Situación Censal, expedido por la Agencia Estatal de Administración Tributaria o en el censo equivalente de la Administración Tributaria Foral, que debe reflejar la actividad económica efectivamente desarrollada la fecha de solicitud de la ayuda, salvo consentimiento expreso del interesado para que sus datos puedan ser solicitados de forma directa a la Agencia Estatal de Administración Tributaria al amparo del artículo 95.1k) de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y conforme a lo regulado en la Orden de 18 de noviembre de 1999 por la que se regula el suministro de información tributaria a las Administraciones Públicas para el desarrollo de sus funciones, así como los supuestos contemplados en el artículo 113.1 (actual 95.1) de la Ley General Tributaria.

d) En el caso de empresas, declaración responsable en la que figure la condición de PYME o Gran Empresa o, en su caso, si se trata de una entidad sin actividad mercantil y comercial.

e) Documentación que acredite encontrarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social a efectos de obtener una subvención otorgada por las administraciones públicas, cuando la cuantía de la ayuda supere los 10.000 euros por destinatario último, conforme a lo previsto por la letra c) del artículo 63 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre. En caso de no estar obligados a presentar las declaraciones o documentos a que se refieren los artículos 18 y 19 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, se deberá hacer mención expresa del fundamento de dicha exención, de conformidad con lo previsto en el artículo 24 de este reglamento. Por el contrario, no existiendo exención de la obligación de presentar tales declaraciones o documentos, deberán constar certificaciones acreditativas del cumplimiento de obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social, según lo previsto en el artículo 22 del mismo. La presentación de la solicitud de ayuda conllevará la autorización del solicitante para que el órgano concedente obtenga de forma directa la acreditación de las circunstancias previstas en los artículos 18 y 19 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, a través de certificados telemáticos, en cuyo caso el solicitante no deberá aportar la correspondiente certificación.

No obstante, el solicitante podrá denegar expresamente el consentimiento, debiendo aportar entonces la certificación.

f) Declaración responsable de que no concurre ninguna de las circunstancias enumeradas en el artículo 13, apartados 2 y 3, de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y, en particular, de hallarse al corriente en el pago de obligaciones por reintegro de subvenciones, que no se encuentra en situación de crisis y que no está sujeta a una orden de recuperación por declaración de la Comisión de ayuda ilegal e incompatible, según el Reglamento 651/2014, de 17 de junio de 2014.

g) Declaración responsable de que no ha solicitado ni recibido otras subvenciones o ayudas para la misma actuación o finalidad que la solicitada en el contexto del presente Programa de ayudas, de cualquier Administración, organismo o entidad pública, nacional o internacional. Así mismo, se declarará que no se ha superado la cantidad de 150 millones de euros en el total de solicitudes realizadas en las convocatorias autonómicas del presente programa para las actuaciones sujetas al reglamento general

de exención por categorías Reglamento UE 651/2014. Para las ayudas destinadas a la actividad 1 (achatarramiento) sujetas a la aplicación del Marco Temporal se declararán todas las ayudas sujetas a dicho Marco Temporal que se han solicitado o recibido desde su aprobación. Así mismo, para este mismo tipo de ayudas, se declararán todas las ayudas sujetas al Reglamento de *minimis* que se han solicitado o recibido en los últimos tres años.

h) Declaración por la cual se compromete a conceder los derechos y accesos necesarios para garantizar que la Comisión Europea, la OLAF, el Tribunal de Cuentas Europeo, la Fiscalía Europea y las autoridades nacionales competentes ejerzan sus competencias.

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

j) Documentación relativa a la actividad por la que se solicite la ayuda:

a. Para la actividad 1: Se detallará, al menos, la marca, denominación comercial, número de bastidor y matrícula de los vehículos a achatarrar, categoría y motorización de los vehículos objeto de la ayuda, así como el importe de la ayuda solicitada para cada vehículo y el total.

b. Para la actividad 2: Se detallará, al menos, la marca, denominación comercial, categoría y motorización de los vehículos que se desean adquirir, así como el importe de la ayuda solicitada para cada vehículo y el total. 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.

c. Para la actividad 3: Se detallará, al menos, la marca, denominación comercial, número de bastidor y matrícula de los vehículos a transformar, categoría y motorización (inicial y final) de los vehículos objeto de la ayuda, así como el importe de la ayuda solicitada para cada vehículo y el total. 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.

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

e. Para la actividad 5: Se detallará, al menos, la marca, denominación comercial y categoría de los vehículos objeto de la ayuda, así como el importe de la ayuda solicitada para cada vehículo y el total.

k) Datos identificativos del destinatario último de las ayudas (nombre, razón social, NIF, registro, domicilio fiscal...).

l) Certificación que acredite los datos bancarios para transferencia del importe de la ayuda, en caso de establecerse anticipo. El destinatario último deberá ser titular del número de cuenta en el que se ingrese la ayuda.

2. Documentación requerida para justificar la actuación realizada

Para cada actuación se aportará la documentación justificativa que se requiera en las correspondientes convocatorias de las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, siendo necesaria al menos la siguiente:

a) Actividad 1. Achatarramiento. En relación con la documentación del vehículo que se achatarra, se aportará:

1. Copia del «Certificado acreditativo de la baja definitiva del vehículo» y el certificado de destrucción o tratamiento medioambiental, por parte del correspondiente

Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos (CAT), en nombre de la Dirección General de Tráfico o, en su defecto, informe del Registro General de Vehículos de la correspondiente Jefatura Provincial de Tráfico, que acredite la baja definitiva. Este certificado deberá incluir, al menos, marca, denominación comercial, número de bastidor, matrícula, categoría y motorización de los vehículos achataados.

2. 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.

3. Copia del recibo del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica del vehículo achataado, debidamente abonado, al menos desde el ejercicio de 2020 y documento que acredite ITV en vigor.

4. Cuando se supere un importe de 10.000 euros en la ayuda o ayudas que pudieran ser otorgadas a un mismo solicitante o interesado, éste estará obligado a aportar certificación o, en su caso, declaración responsable emitidos o formalizados previamente a la concesión de la ayuda correspondiente, justificativos de que el destinatario último de las ayudas cumple con sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social, resultando aplicable lo establecido en la letra e) del anterior apartado 1 «Documentación requerida para formalizar la solicitud de ayuda».

5. Certificación que acredite los datos bancarios para transferencia del importe de la ayuda. El destinatario último deberá ser titular del número de cuenta en el que se ingrese la ayuda

b) Actividad 2. Adquisición de vehículos.

1. Copia de la Ficha Técnica (Tarjeta ITV) del vehículo adquirido.

2. Copia del Permiso de Circulación del vehículo adquirido o fotocopia del Permiso de Circulación provisional emitido por la Dirección General de Tráfico. En los casos en que se emita Permiso temporal para vehículos cuya matrícula comience con la letra P, se exigirá la aportación de fotocopia del Permiso de Circulación definitivo en el plazo de subsanación que se establezca en la convocatoria de la Comunidad Autónoma o ciudades de Ceuta y Melilla. Además, en los casos de vehículos eléctricos (BEV y PHEV) y de hidrógeno (FCV, FCHV) de hasta quince (15) meses de antigüedad, se aportará el permiso de circulación del vehículo a nombre del concesionario, punto de venta o fabricante/importador que realice la venta del vehículo al destinatario último de la ayuda.

3. Cuando se supere un importe de 10.000 euros en la ayuda o ayudas que pudieran ser otorgadas a un mismo solicitante o interesado, éste estará obligado a aportar certificación o, en su caso, declaración responsable emitidos o formalizados previamente a la concesión de la ayuda correspondiente, justificativos de que el destinatario último de las ayudas cumple con sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social, resultando aplicable lo establecido en la letra e) del anterior apartado 1 «Documentación requerida para formalizar la solicitud de ayuda».

4. En el caso de renting o leasing operativo, se adjuntará adicionalmente copia del contrato de renting o leasing operativo, 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 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 reciba el importe de 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 habrá de recoger también la forma y plazo de abono del excedente de ayuda al destinatario último a la finalización del contrato de arrendamiento.

5. Si la ayuda se hubiera tramitado directamente por el destinatario último, documento de endoso o de cesión del derecho de cobro en el que autorice a la empresa de renting a recibir la ayuda.

6. Certificado del fabricante del vehículo que acredite el cumplimiento de los criterios especificados para la adquisición de vehículos, en los siguientes casos:

a. En caso de adquisición de vehículos de categoría M, tanto híbridos (HEV) como de gas (GNC, GNL): Se requiere una certificación del fabricante del vehículo indicando que dichos vehículos no se incluyen 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.

b. En caso de adquisición de vehículos híbridos (HEV) de categoría N: Se requiere una certificación del fabricante del vehículo indicando que dicho vehículo se incluye dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (EU) 2019/1242 y, además, cumple con la definición de «vehículo pesado de baja emisión».

7. Copia de la factura de compraventa del vehículo, debiendo ser la fecha de la misma posterior a la fecha de registro de la solicitud de ayuda. No serán admisibles las autofacturas. En la factura deberá constar la matrícula o número de bastidor, marca, denominación comercial y versión del vehículo adquirido.

8. Documentos justificativos del pago de la factura de compraventa del vehículo: Se considerarán válidos aquellos justificantes de pago que permitan identificar:

a. Al destinatario último: debe quedar claro que el único pagador es el destinatario final de la ayuda.

b. Al tercero (punto de venta, concesionario o fabricante/importador) que percibe las cantidades pagadas.

c. La fecha de pago (fecha valor) o salida efectiva de los fondos del destinatario último de la ayuda

d. El vehículo objeto de la subvención.

e. En los casos de renting, a la empresa arrendadora.

9. Certificación que acredite los datos bancarios para transferencia del importe de la ayuda. El destinatario último de la ayuda deberá ser titular del número de cuenta en el que se ingrese la ayuda, salvo en el caso que las convocatorias hayan establecido entidades colaboradoras o intermediarias como puntos de venta de vehículos o empresas de renting, que hayan adelantado el importe de la ayuda al beneficiario, en cuyo caso, siempre que se acredite con la correspondiente factura o contrato, así como justificante de pago, la cuenta podrá ser la de la entidad colaboradora o intermediaria. Igualmente, en el caso de operaciones de renting, siempre que se acredite el contrato, así como el justificante de pago del vehículo y el documento por el cual se cede el derecho de cobro, en cuyo supuesto la cuenta será la de la entidad de renting.

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

1. 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.

2. Copia del Permiso de Circulación del vehículo.

3. Copia de la factura de la instalación/modificación que se realiza sobre la unidad de potencia del vehículo original. La fecha de la factura deberá ser posterior a la fecha de registro de la solicitud de ayuda. No serán admisibles las autofacturas. En la factura deberá constar la matrícula o número de bastidor.

4. Cuando se supere un importe de 10.000 euros en la ayuda o ayudas que pudieran ser otorgadas a un mismo solicitante o interesado, este estará obligado a aportar certificación o, en su caso, declaración responsable emitidos o formalizados previamente a la concesión de la ayuda correspondiente, justificativos de que el destinatario último de las ayudas cumple con sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social, resultando aplicable lo establecido en la letra e) del anterior apartado 1 «Documentación requerida para formalizar la solicitud de ayuda».

5. Documentos justificativos del pago de la factura de compraventa del vehículo: Se considerarán válidos aquellos justificantes de pago que permitan identificar:

- a. Al destinatario último: debe quedar claro que el único pagador es el destinatario final de la ayuda.
- b. Al tercero (empresa que ha realizado la transformación) que percibe las cantidades pagadas.
- c. La fecha de pago (fecha valor) o salida efectiva de los fondos del destinatario último de la ayuda
- d. El vehículo objeto de la subvención.

6. Certificación que acredite los datos bancarios para transferencia del importe de la ayuda. El destinatario último deberá ser titular del número de cuenta en el que se ingrese la ayuda

- d) Actividad 4. Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

1. Memoria Técnica o proyecto de la instalación realizada según el Reglamento electrotécnico de baja tensión o la normativa en materia de calidad y seguridad industrial que resulte de aplicación.

2. Ubicación de los sistemas de recarga, referencia de estos en un plano, indicando dirección, número y coordenadas GNSS (GPS, Galileo u otras constelaciones, compatibles con el Real Decreto 1071/2007, de 27 de julio) de longitud y latitud. En el caso de edificios y parking, las coordenadas se referirán al acceso principal de vehículos al mismo.

3. Facturas. Las facturas detalladas de la obra, instalación y compra de los distintos componentes. Su fecha 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.

4. Copia de contrato de suministro de los bienes y/o servicios objeto de ayuda, formalizado por la persona física o jurídica privada beneficiaria correspondiente. Las fechas de formalización de los contratos deberán ser posteriores a la fecha de registro de la solicitud, a efectos de cumplir con el carácter incentivador.

5. Documentos justificativos del pago de las facturas de compraventa imputadas. Se considerarán válidos aquellos justificantes de pago que permitan identificar:

- a. Al beneficiario, debe quedar claro que el único pagador es el destinatario último de la ayuda.
- b. Al tercero que percibe las cantidades pagadas.
- c. La fecha de pago (fecha valor) o salida efectiva de los fondos del destinatario último.

6. De acuerdo con lo previsto por la letra a) del artículo 63 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, para subvenciones concedidas por importe inferior a 100.000 euros y de manera opcional, podrá entregarse, por tener carácter de documento con validez jurídica para la justificación de la subvención, una cuenta justificativa simplificada según lo previsto en el artículo 75 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, con el alcance que será detallado en las correspondientes convocatorias de ayuda de las respectivas comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla. Así mismo dichas convocatorias podrán establecer la exención de la obligación de aportar la documentación que se indica en el número 2 de este apartado d) si se hace entrega de esta cuenta justificativa simplificada.

7. Copia de certificado de instalación eléctrica diligenciado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma. Las actuaciones deberán aportar la

documentación justificativa que acredite que cuentan con las preceptivas licencias y autorizaciones administrativas en el caso de que la actuación lo requiera.

8. Declaración responsable por la cual se garantice que ninguna de las medidas y actuaciones financiadas con cargo a este programa causa un perjuicio significativo a los objetivos medioambientales en el sentido del artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852 (principio de «no causar un perjuicio significativo al medioambiente» o DNSH por sus siglas en inglés, «Do No Significant Harm»), según lo dispuesto 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. Por su parte la Comisión establece en su Comunicación 2021/C 58/01 la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, con el objetivo de esclarecer el significado de tal principio y la manera en que debe aplicarse en el contexto del mecanismo de recuperación y resiliencia. Ello incluye el cumplimiento de las condiciones específicas asignadas y previstas en el Componente 1, inversión 1, en la que se enmarca este programa de ayudas, y especialmente las recogidas en los apartados 3 y 8 del documento del Componente del Plan en lo que se refiere a las actividades incluidas en esta Orden Ministerial (documento disponible en la web <https://www.lamoncloa.gob.es/temas/fondos-recuperacion/Documents/16062021-Componente1.pdf>).

9. Certificación que acredite los datos bancarios para transferencia del importe de la ayuda. El destinatario último deberá ser titular del número de cuenta en el que se ingrese la ayuda.

10. En caso de exigirse en las respectivas convocatorias de ayudas de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla la aportación con las solicitudes correspondientes de memorias económicas, se aplicará lo previsto en la letra d) del artículo 63 del Real Decreto Ley 36/2020, de 30 de diciembre, en cuanto a la flexibilización de los compromisos plasmados en las mismas.

e) Actividad 5. Adquisición de semirremolques para uso en autopistas ferroviarias.

1. Certificado de clasificación del vehículo emitido por un organismo certificador según UIC 596-6 o UNE-EN 13044-3 con el número de bastidor del vehículo.

2. Documento acreditativo o fotografía del ILU-CODE del vehículo

3. Copia de la ficha técnica (tarjeta ITV) del vehículo.

4. Copia del Permiso de Circulación del vehículo o fotocopia del Permiso de Circulación provisional emitido por la Dirección General de Tráfico.

5. Copia de la factura de compraventa del vehículo, a nombre del destinatario último o, en los casos de adquisiciones por renting o leasing financiero, a nombre de la empresa de renting o leasing. La fecha será posterior a la de registro de la solicitud de ayuda. En la factura deberá constar la matrícula o número de bastidor, marca, denominación comercial y versión del vehículo adquirido.

6. En el caso de renting o leasing operativo, se adjuntará adicionalmente copia del contrato de «renting» o leasing operativo, 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 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 reciba el importe de 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 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 renting, fecha y número de bastidor del vehículo.

7. Si la ayuda se hubiera tramitado directamente por el destinatario último, documento de endoso o de cesión del derecho de cobro en el que autorice a la empresa de renting a recibir la ayuda.

8. Documentos justificativos del pago de la factura de compraventa del vehículo: Se considerarán válidos aquellos justificantes de pago que permitan identificar:

a. Al destinatario último: debe quedar claro que el único pagador es el destinatario final de la ayuda.

b. Al tercero (punto de venta o concesionario o transformador) que percibe las cantidades pagadas.

c. La fecha de pago (fecha valor) o salida efectiva de los fondos del destinatario último de la ayuda

d. El vehículo objeto de la subvención.

e. En los casos de renting, a la empresa arrendadora.

9. Cuando se supere un importe de 10.000 euros en la ayuda o ayudas que pudieran ser otorgadas a un mismo solicitante o interesado, éste estará obligado a aportar certificación o, en su caso, declaración responsable emitidos o formalizados previamente a la concesión de la ayuda correspondiente, justificativos de que el destinatario último de las ayudas cumple con sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social, resultando aplicable lo establecido en la letra e) del anterior apartado 1 «Documentación requerida para formalizar la solicitud de ayuda».

10. Certificación que acredite los datos bancarios para transferencia del importe de la ayuda. El destinatario último de la ayuda deberá ser titular del número de cuenta en el que se ingrese la ayuda, salvo en el caso que las convocatorias hayan establecido entidades colaboradoras o intermediarias como puntos de venta de vehículos o empresas de renting, que hayan adelantado el importe de la ayuda al beneficiario, en cuyo caso, siempre que se acredite con la correspondiente factura o contrato, así como justificante de pago, la cuenta podrá ser la de la entidad colaboradora o intermediaria. Igualmente, en el caso de operaciones de renting, siempre que se acredite el contrato, así como el justificante de pago del vehículo y el documento por el cual se cede el derecho de cobro, en cuyo supuesto la cuenta será la de la entidad de renting.

ANEXO IV

Hitos y objetivos de aplicación a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla

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 ciudades de Ceuta y Melilla deberán alcanzar los siguientes hitos y objetivos, referidos a la fecha de la concesión de la subvención a la comunidad autónoma o ciudad de Ceuta y Melilla:

a) Las convocatorias de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla deberán efectuarse en un plazo máximo de tres meses.

b) A los quince meses las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, deberán haber comprometido al menos el 80% del presupuesto que le haya sido asignado.

c) A los 21 meses 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.
- Presupuesto ejecutado.

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

ANEXO V

Información a remitir al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla

1. Con el fin de realizar un adecuado seguimiento y coordinación de los programas, y poder cumplir con el reporte de hitos ligados a desembolsos económicos, en el marco del Plan Europeo de Recuperación y Resiliencia, a petición del MITMA, se requerirá periódicamente la carga de información técnica y presupuestaria, en una aplicación informática dispuesta por el Ministerio a tal efecto, de las solicitudes de ayudas formalizadas, resueltas y ejecutadas, así como de los oportunos informes de seguimiento del programa a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla.

2. Adicionalmente, para el caso de las ayudas sometidas a los requisitos y límites establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, aplicándose la exención correspondiente a la categoría de ayudas para la protección del medio ambiente (Sección 7), será necesario aportar la información detallada del presupuesto comprometido en cada una de las actuaciones subvencionables.

3. Del mismo modo se ofrecerá información particularizada respecto al cumplimiento de los límites, condiciones e intensidades de ayuda a otorgar establecidos por el Reglamento (UE) n.º 1407/2013 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, así como cualquier norma o reglamentación que resulte aplicable tanto al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia como al Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia.

4. El MITMA podrá requerir a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, la documentación necesaria para poder certificar el gasto incurrido incluyendo los costes indirectos.

5. A continuación, se detallan los campos que se podrán requerir en el seguimiento de las ayudas, con el fin de que se tengan en cuenta en el diseño de las convocatorias por parte de las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla:

A. Información de las solicitudes de ayuda recibidas.

1. Solicitud.
 - a. Referencia BDNS.
 - b. Código de la solicitud.
 - c. Fecha de registro.
 - d. Estado de la solicitud.
 - i. Activada.
 - ii. Resuelta favorablemente.
 - iii. Justificada.
 - e. Importe de la ayuda solicitada.

2. 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. VPCE.
 - 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.
3. Actuaciones de actividad 1: Achatarramiento.
 - a. Marca, denominación comercial, número de bastidor y matrícula de los vehículos a achatarrar.
 - b. Categoría y clase, en su caso, de los vehículos objeto de ayuda.
 - c. Motorización de los vehículos objeto de ayuda.
 - d. Importe de la ayuda solicitada para cada vehículo.
4. Actuaciones de Actividad 2: Adquisición de vehículos de energías alternativas bajas en carbono.
 - a. Marca y denominación comercial de los vehículos objeto de ayuda.
 - b. Categoría y clase, en su caso, de los vehículos objeto de ayuda.
 - c. Motorización de los vehículos objeto de ayuda.
 - d. Importe de la ayuda solicitada para cada vehículo.
5. Actuaciones de Actividad 3: «Retrofit» o modificación de la forma de propulsión de vehículos.
 - a. Marca, denominación comercial, número de bastidor y matrícula de los vehículos objeto de ayuda.
 - b. Categoría y clase, en su caso, de los vehículos objeto de ayuda.
 - c. Motorización inicial de los vehículos objeto de ayuda.

- d. Motorización final de los vehículos objeto de ayuda.
 - e. Importe de la ayuda solicitada para cada vehículo.
6. Actuaciones de Actividad 4: Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.
- a. Localización (Comunidad Autónoma, provincia, municipio, coordenadas de geolocalización en caso de recarga de acceso público).
 - b. Número de puntos de recarga por instalación.
 - c. Potencia de la instalación.
 - d. Tipo de recarga (preinstalación, vinculado, convencional, rápida o ultra rápida).
 - e. Inversión total de cada una de las actuaciones.
 - f. Coste subvencionable de cada una de las actuaciones.
 - g. Tipo de uso.
 - h. Ayuda solicitada.
7. Actuaciones de actividad 5: Adquisición de semirremolques para autopistas ferroviarias.
- a. Marca y denominación comercial de los vehículos objeto de ayuda.
 - b. Categoría de los vehículos objeto de ayuda.
 - c. Importe de la ayuda solicitada para cada vehículo.
- B. Información tras la resolución de las ayudas.

Se indicará cuáles de las solicitudes han resultado desfavorables y cuales favorables, y para estas últimas se actualizará toda la información anterior, añadiendo además la siguiente información para cada tipología de actuación:

- a. Fecha de resolución.
- b. Fecha de notificación de la resolución favorable.
- c. Importe de la ayuda concedida.
- d. Indicadores de impacto. Vehículos incentivados indicando la actividad y el tipo de motorización/tecnología del vehículo(s).
- e. Fecha máxima de ejecución de las actuaciones.

Así mismo se informará de cualquier cambio o modificación de la resolución de ayudas inicial.

- C. Información tras la ejecución y verificación de las actuaciones.

En esta fase se actualizará toda la información anterior, añadiendo además la siguiente información para cada tipología de actuación:

- 1. Actuaciones de actividad 1: Achatarramiento.
 - a) Categoría y clase, en su caso, de los vehículos objeto de la ayuda.
 - b) Marca(s), denominación comercial(s), número(s) de bastidor y matrícula(s) de los vehículos objeto de la ayuda.
 - c) Inversión elegible total justificada.
 - d) Importe de la ayuda final abonada.
 - e) Fecha de pago de la ayuda final y Número de operación contable.
 - f) NIF del destinatario del pago de la ayuda.
 - g) Importe de otras ayudas recibidas, indicando si son de régimen de minimis o no, y si son para la misma actuación.
 - h) Fecha real de inicio de las actuaciones.
 - i) Fecha real de conclusión de las actuaciones.
 - j) Fecha de registro de la documentación justificativa (remitida por el destinatario último).

- k) Fecha del primer pago (del destinatario último al proveedor).
- l) Fecha del último pago (del destinatario último al proveedor).
- m) Motivo de retraso en el pago de la ayuda al destinatario último (si es mayor de 90 días desde la justificación).
- n) Indicadores de Impacto finales: Número de vehículos incentivados según categoría (M, N) y el tipo de estándar Euro.
- ñ) Si la operación ha sido objeto de Verificación sobre el terreno (SI/NO).
- o) Copia del «Certificado acreditativo de la baja definitiva del vehículo» y el certificado de destrucción o tratamiento medioambiental, por parte del correspondiente Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos (CAT), en nombre de la Dirección General de Tráfico o, en su defecto, informe del Registro General de Vehículos de la correspondiente Jefatura Provincial de Tráfico, que acredite la baja definitiva.

2. Actuaciones de actividad 2: Adquisición de vehículos de energías alternativas bajas en carbono.

- a) Categoría y clase, en su caso, de los vehículos objeto de la ayuda.
- b) Marca(s), denominación comercial(s), número(s) de bastidor y matrícula(s) de los vehículos objeto de la ayuda.
- c) Certificación del fabricante del vehículo acreditando el cumplimiento de los requisitos indicados respecto a los vehículos híbridos o de gas, en su caso.
- d) Inversión elegible total justificada.
- e) Importe de la ayuda final abonada.
- f) Fecha de pago de la ayuda final y Número de operación contable.
- g) NIF del destinatario del pago de la ayuda.
- h) Fecha real de inicio de las actuaciones.
- i) Fecha real de conclusión de las actuaciones.
- j) Fecha de registro de la documentación justificativa (remitida por el destinatario último).
- k) Fecha del primer pago (del destinatario último al proveedor).
- l) Fecha del último pago (del destinatario último al proveedor).
- m) Motivo de retraso en el pago de la ayuda al destinatario último (si es mayor de noventa días desde la justificación).
- n) Indicadores de impacto finales: Número de vehículos incentivados, indicando el tipo de motorización/tecnología del vehículo(s)
- ñ) Si la operación ha sido objeto de Verificación sobre el terreno (SI/NO).

3. Actuaciones de actividad 3: «Retrofit» o modificación de la forma de propulsión de vehículos.

- a) Categoría y clase, en su caso, de los vehículos objeto de la ayuda.
- b) Marca(s), denominación comercial(s), número(s) de bastidor y matrícula(s) de los vehículos objeto de la ayuda .
- c) Inversión elegible total justificada.
- d) Importe de la ayuda final abonada.
- e) Fecha de pago de la ayuda final y Número de operación contable.
- f) NIF del destinatario del pago de la ayuda.
- g) Fecha real de inicio de las actuaciones.
- h) Fecha real de conclusión de las actuaciones.
- i) Fecha de registro de la documentación justificativa (remitida por el destinatario último).
- j) Fecha del primer pago (del destinatario último al proveedor).
- k) Fecha del último pago (del destinatario último al proveedor).
- l) Motivo de retraso en el pago de la ayuda al destinatario último (si es mayor de 90 días desde la justificación).

m) Indicadores de Impacto finales: Número de vehículos incentivados indicando la motorización inicial y final.

n) Si la operación ha sido objeto de Verificación sobre el terreno (SI/NO).

4. Actuaciones de Actividad 4: Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

a) Localización (Comunidad Autónoma, provincia, municipio y coordenadas de geolocalización).

b) Inversión elegible total justificada.

c) Importe de la ayuda final abonada.

d) Fecha de pago de la ayuda final y Número de operación contable.

e) NIF del destinatario del pago de la ayuda.

f) Fecha real de inicio de las actuaciones.

g) Fecha real de la conclusión de las actuaciones.

h) Fecha de registro de la documentación justificativa (remitida por el destinatario último).

i) Fecha del primer pago (del destinatario último al proveedor).

j) Fecha del último pago (del destinatario último al proveedor).

k) Motivo de retraso en el pago de la ayuda al destinatario último (si es mayor de 90 días desde la justificación).

l) Indicadores de Impacto finales: Número de puntos de recarga incentivados indicando su potencia.

m) Si la operación ha sido objeto de Verificación sobre el terreno (SI/NO).

5. Actuaciones de Actividad 5: Adquisición de semirremolques para autopistas ferroviarias.

a) Categoría de los vehículos objeto de la ayuda.

b) Marca(s), denominación comercial(s), número(s) de bastidor y matrícula(s) de los vehículos objeto de la ayuda.

c) Inversión elegible total justificada.

d) Importe de la ayuda final abonada.

e) Fecha de pago de la ayuda final y número de operación contable.

f) NIF del destinatario del pago de la ayuda.

g) Fecha real de inicio de las actuaciones.

h) Fecha real de conclusión de las actuaciones.

i) Fecha de registro de la documentación justificativa (remitida por el destinatario último).

j) Fecha del primer pago (del destinatario último al proveedor).

k) Fecha del último pago (del destinatario último al proveedor).

l) Motivo de retraso en el pago de la ayuda al destinatario último (si es mayor de 90 días desde la justificación).

m) Indicadores de Impacto finales: Número de vehículos incentivados.

n) Si la operación ha sido objeto de Verificación sobre el terreno (SI/NO)

ANEXO VI

Contenido mínimo orientativo para el formulario de la solicitud de subvenciones por el destinatario último

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 de los vehículos a achatarrar.
 - b. Categoría y clase, en su caso, de los vehículos objeto de ayuda.
 - c. Motorización de los vehículos objeto de ayuda.
 - d. Importe de la ayuda solicitada para cada vehículo.
- 2.2 Adquisición de vehículos de energías alternativas bajas en carbono.
- a. Marca y denominación comercial de los vehículos objeto de ayuda.
 - b. Categoría y clase, en su caso, de los vehículos objeto de ayuda.
 - c. Motorización de los vehículos objeto de ayuda.
 - d. En el caso de vehículos de categoría M, se indicará 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.
 - e. Importe de la ayuda solicitada para cada vehículo.
- 2.3 «Retrofit» o modificación de la forma de propulsión de vehículos.
- a. Marca, denominación comercial, número de bastidor y matrícula de los vehículos objeto de ayuda.
 - b. Categoría y clase, en su caso, de los vehículos objeto de ayuda.
 - c. Motorización inicial de los vehículos objeto de ayuda.
 - d. Motorización final de los vehículos objeto de ayuda.

e. En el caso de vehículos de categoría M, se indicará 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.

f. Importe de la ayuda solicitada para cada vehículo.

2.4 Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

a. Localización (Comunidad Autónoma, provincia, municipio, coordenadas de geolocalización en caso de recarga de acceso público).

b. Número de puntos de recarga por instalación.

c. Potencia de la instalación.

d. Tipo de recarga (preinstalación, vinculado, convencional, rápida o ultra rápida).

e. Inversión total de cada una de las actuaciones.

f. Coste subvencionable de cada una de las actuaciones.

g. Tipo de uso.

h. Ayuda solicitada.

2.5 Adquisición de semirremolques para autopistas ferroviarias.

a. Marca y denominación comercial de los vehículos objeto de ayuda.

b. Categoría de los vehículos objeto de ayuda.

c. Importe de la ayuda solicitada para cada vehículo.