

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

- 15001** *Orden TMA/686/2023, de 22 de junio, por la que se modifican los Anexos I y III, del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.*

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

Este Real Decreto recoge expresamente que 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).

Por otro lado, la Comisión Europea ha hecho pública su decisión de modificar el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de Exención por categorías que entrará en vigor una vez que se haya publicado en el «Diario Oficial de la Unión Europea».

Esta modificación recoge diversos cambios en la regulación de las ayudas a vehículos cero emisiones o vehículos limpios y puntos de recarga eléctrica, que en algunos casos suponen límites más estrictos que en el reglamento vigente hasta esta modificación, que es el que se tomó como base para la redacción del citado Real Decreto.

Una vez que entre en vigor esta modificación del reglamento, los regímenes de ayuda existentes tendrán un plazo de 6 meses para adaptarse a las nuevas disposiciones, lo que requiere prever esta situación en el régimen de ayudas marcado en el Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre y la aclaración expresa de que se deben de cumplir los límites y requisitos de la regulación de ayudas de estado que sean de aplicación en el momento de la concesión de la ayuda.

Adicionalmente, se introducen en el texto algunas aclaraciones en relación con el cumplimiento de estos requisitos y límites establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 y otras cuestiones relacionadas con la gestión de las ayudas.

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

En primer lugar, respecto del anexo I: cuantía de las ayudas a destinatarios últimos y requisitos de las actuaciones, resulta necesario modificar o aclarar aspectos relativos a las actividades 1, 2, 3 y 4.

En relación con la actividad 1 de achatarramiento, en la tabla de definición de las cuantías unitarias de ayuda, se precisa mejor la definición de las subcategorías dentro de la categoría N3, especificando que el primer segmento se refiere a vehículos con masa máxima de hasta 16 toneladas.

Por otro lado, en relación con la concesión de las ayudas para actuaciones de las actividades 2, 3 y 4, tal y como establece el Real Decreto 983/2021 en su artículo 15, estarán sometidas a los requisitos y límites establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, aplicándose la exención correspondiente a la categoría de ayudas para la protección del medio ambiente (sección 7). A este respecto, se considera necesario aclarar algunos aspectos en relación con la comprobación de estos límites y requisitos a fin de poder asegurar mejor su cumplimiento.

En cuanto a la actividad 2, adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono, la monitorización permanente del mercado de vehículos y el diálogo con fabricantes y comercializadores y las propias comunidades y ciudades autónomas, han mostrado que la oferta de vehículos en algunas tipologías y tecnologías se ha ido ampliando rápidamente, con una mayor oferta y modelos nuevos que no estaban disponibles anteriormente, lográndose así uno de los objetivos del propio programa, esto es, incentivar la penetración en España de tecnologías para la propulsión de vehículos que utilicen energías alternativas bajas en carbono.

El tiempo transcurrido desde la aprobación del Real Decreto 983/2021 y esta evolución en el mercado de vehículos industriales hace necesario incorporar información adicional al expediente de las solicitudes nuevas o existentes, para poder comprobar los costes subvencionables y garantizar que las cuantías de ayuda que se concedan respeten los límites establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014. Dicho Reglamento establece límites de ayudas máximas que se calculan como porcentajes de los costes subvencionables que, a su vez, se especifican como los costes de inversión adicionales necesarios para ir más allá de las normas de la Unión aplicables, y que se determinan por referencia a una inversión similar, menos respetuosa con el medio ambiente, que se habría podido realizar de forma creíble sin la ayuda. De esta manera, la diferencia entre los costes de ambas inversiones determinará el coste relacionado con la protección medioambiental y será el coste subvencionable para las ayudas que se concedan.

En cuanto a la actividad 3, «Retrofit» o modificación de la forma de propulsión de vehículos, en la que el coste subvencionable es la propia cuantía de la transformación, excluidos impuestos, se incluye referencia expresa a la necesidad de respetar los requisitos y límites establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión según la redacción del mismo que resulte aplicable en el momento de la concesión.

Por otra parte, en la actividad 4, implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, se eliminan las referencias explícitas a los porcentajes de los costes subvencionables de aplicación en el Reglamento (UE) 651/2014 de la Comisión de 17 de junio de 2014, haciendo referencia simplemente a la necesidad de respetar los límites del reglamento según la redacción que resulte aplicable en el momento de la concesión.

Finalmente, resulta necesario la modificación del anexo III del Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, de documentación a requerir a los destinatarios finales con objeto de adaptarlo a las aclaraciones efectuadas en el anexo I.

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

En concreto, cumple los principios de necesidad y eficacia, ya que las modificaciones del anexo I vienen motivadas por la necesidad de concretar y establecer los requisitos necesarios y la documentación justificativa necesaria en los casos en los que las ayudas solicitadas se destinen a la actividad 2.

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

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

Del mismo modo, se ha respetado el principio de transparencia teniéndose en cuenta las aportaciones de información de las comunidades y ciudades autónomas, de las empresas del sector de transporte y del sector de fabricación de los vehículos sobre la evolución del mercado de vehículos de energías alternativas bajas en carbono.

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

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

En relación con esta disposición, no es de aplicación la previsión establecida en sus párrafos 2.º y 3.º en tanto no se está modificando la posibilidad de financiación de vehículos de gas y por lo tanto no es necesaria la inclusión de condiciones sobre el uso de biometano renovable, ni de condiciones específicas adicionales asociadas a ello 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.

En su virtud, dispongo:

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

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

Uno. Dentro del epígrafe «Actividad 1. Achatarramiento», en la tabla de cuantías unitarias de ayuda se sustituye «N3, con masa máxima inferior a 16 toneladas» por «N3, con masa máxima inferior o igual a 16 toneladas».

Dos. Dentro del epígrafe «Actividad 2. Adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono» se añade, después del párrafo tercero los siguientes párrafos:

«En todo caso, en cumplimiento del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, las cuantías de ayuda no podrán superar las intensidades de ayuda establecidas en dicho Reglamento respecto de los costes subvencionables en él definidos, requiriendo al solicitante información que permita determinar el importe de dichos costes subvencionables para garantizar el cumplimiento de estos límites. Esta información deberá aportarse en la solicitud, o requerirse con carácter previo a la concesión de la ayuda.

Serán de aplicación los límites y requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, según la redacción del mismo que resulte aplicable en la fecha de concesión de la ayuda.»

Tres. Dentro del epígrafe «Actividad 3. Retrofit o modificación de la forma de propulsión de vehículos», se añade, después del párrafo segundo los siguientes párrafos:

«En todo caso, en cumplimiento del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, las cuantías de ayuda no podrán superar las intensidades de ayuda establecidas en dicho Reglamento respecto de los costes subvencionables en él definidos.

Serán de aplicación los límites y requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, según la redacción del mismo que resulte aplicable en la fecha de concesión de la ayuda.»

Cuatro. Dentro del epígrafe «Actividad 4. Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos» se sustituye el párrafo segundo por el siguiente párrafo:

«Será actuación subvencionable en la cuantía que se recoge en la tabla anterior, la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en la modalidad de adquisición directa, siempre que se reúnan los requisitos que en este real decreto se detallan. En todo caso las cuantías de ayuda no podrán superar las intensidades de ayuda establecidas en el Reglamento (UE) 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, respecto del total de los costes subvencionables que se justifiquen mediante las facturas detalladas, según lo establecido en el anexo III. Serán de aplicación los límites y requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, según la redacción del mismo que resulte aplicable en la fecha de concesión de la ayuda.»

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

Uno. Dentro del epígrafe «1. Documentación requerida para formalizar la solicitud de ayuda» dentro de la letra «j) Documentación relativa a la actividad por la que se solicite la ayuda» se modifica la letra b) que queda redactada del siguiente modo:

«b) Para la actividad 2: Se detallará, al menos, la marca, denominación comercial, categoría y motorización del vehículo que se desea adquirir, así como el importe de la ayuda solicitada. En el caso de vehículos de categoría M se indicará también su clase, y si el vehículo a adquirir está definido como de «suelo bajo» según lo especificado en el punto 3 de la parte C del anexo I del

Reglamento (UE) 2018/858, de 30 de mayo de 2018. En caso de adquisición de vehículos eléctricos híbridos (HEV) de categoría N el solicitante confirmará que conoce que el vehículo a adquirir debe estar incluido dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019 y que debe cumplir la definición de vehículo de bajas emisiones, según la definición del artículo 3 (12) de dicho Reglamento, siendo necesario presentar tras la compra el certificado que lo acredite por parte del fabricante del vehículo.

En relación con información a aportar por el solicitante que permita determinar el importe de los costes subvencionables, tanto para el caso de adquisición directa como para el caso de operaciones de financiación mediante leasing, se requerirá la información que se indica a continuación, que podrá ser sustituida por otra o por procedimientos alternativos que pudieran establecer las comunidades autónomas o ciudades de Ceuta y Melilla. Esta información se requerirá en cualquier momento del procedimiento, bien junto a la solicitud, o posteriormente con carácter previo a la concesión de la ayuda, entendiéndose en todo caso que el cumplimiento de los requisitos y límites de la Reglamentación de ayudas de estado aplica al momento de la concesión. El solicitante deberá aportar esta información necesaria para la comprobación de que la cuantía de ayuda cumple el Reglamento (UE) 651/2014 de la Comisión de 17 de junio de 2014, debiendo asegurar las comunidades y ciudades autónomas en todo caso este cumplimiento.

– Documento de oferta de vehículo subvencionable para el que se solicita la ayuda en el que conste la categoría y clase de vehículo según la segmentación indicada en la Tabla del Anexo I del Real Decreto 983/2021, junto a la marca, modelo, masa máxima autorizada, y su precio ofertado sin IVA, quedando reflejado claramente el CIF, nombre y dirección del concesionario, punto de venta o fabricante/importador que realice la venta del vehículo, que está realizando dicha oferta, así como la firma y/o sello del mismo. En el caso de vehículos de transporte de mercancía se indicará su uso previsto o aplicación productiva (vehículo para carga general, o con algún tipo de especialización).

– Documento de oferta de vehículo similar de referencia, de la misma categoría y clase de vehículo según la segmentación indicada en la Tabla del Anexo I del Real Decreto 983/2021 que el vehículo subvencionable para el que se solicita la ayuda, y con similares características técnicas en cuanto a su uso previsto o aplicación productiva y equipamiento, masa máxima autorizada en el caso de transporte de mercancías o número de plazas, en el caso de transporte de viajeros.

Este vehículo de referencia deberá cumplir siempre con el estándar de emisiones contaminantes para vehículos pesados de aplicación en ese momento específico (actualmente EURO VI-E). En dicho documento de oferta ha de constar también la marca y modelo y su precio sin IVA, quedando reflejado claramente el CIF, nombre y dirección del concesionario, punto de venta o fabricante/importador que realice la venta del vehículo, que está realizando dicha oferta, así como la firma y/o sello. Esta oferta de un vehículo similar de referencia será preferiblemente de la misma marca que el vehículo para el que se pide la subvención, salvo que dicha marca no ofrezca vehículos similares de tecnología convencional, en cuyo caso podrá aportarse de otro fabricante. La MMA en el caso de vehículos para el transporte de mercancías y el número de plazas en el caso de vehículos para el transporte de viajeros, ha de ser similar entre el vehículo por el que se pide subvención y el vehículo de referencia, pudiendo haber diferencias siempre que sean razonablemente derivadas de las propias características de peso y espacio de las dos tecnologías.

Esta documentación será añadida al expediente y conservada por parte de las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla según lo especificado

en el Real Decreto 188/2022, de 15 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre.»

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

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en los artículos 149.1. 13.º y 149.1. 23.º de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y la competencia para dictar legislación básica sobre protección al medioambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla de establecer normas adicionales de protección.

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

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» siendo de aplicación a las ayudas que se concedan a partir de esa fecha.

Madrid, 22 de junio de 2023.–La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez Jiménez.