



Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Una manera de hacer Europa

ANEXO I: ACTUACIONES SUBVENCIONABLES

ACTUACIÓN 1: ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS

Será actuación subvencionable la adquisición directa o por medio de operaciones de financiación por leasing financiero o arrendamiento por renting (también llamado leasing operativo) de vehículos nuevos, matriculados por primera vez en España a nombre del beneficiario 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, fecha de matriculación y 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, salvo lo previsto en la Disposición adicional segunda del Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, tras su modificación por el Real Decreto 587/2020, de 23 de junio.

También será subvencionable la adquisición de vehículos eléctricos y de pila de combustible de categorías M1 y N1 y con hasta nueve 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. En este caso el vehículo deberá haber sido adquirido por el concesionario o punto de venta, como vehículo nuevo al fabricante o importador.

En el caso concreto de las ayudas que se concedan para la adquisición de vehículos N2 y N3 homologados como GLP/autogás, GNC, GNL o bifuel gasolina-gas, se entenderá por vehículo nuevo, aquel procedente de fábrica o transformado y garantizado bajo el control del fabricante a través de su red autorizada y matriculado por primera vez en España a nombre del beneficiario de la ayuda. Los vehículos deberán estar registrados en la base de datos de «Consumo de carburantes y emisiones de CO₂ en coches nuevos», elaborada por el IDAE.

1. Definiciones

A los efectos de aplicación de la presente actuación, se entenderá por:

- a) Turismos M1: Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros, que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.
- b) Autobuses o autocares M2: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor, y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) no sea superior a 5 toneladas.
- c) Autobuses o autocares M3: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) sea superior a 5 toneladas.
- d) Furgonetas o camiones ligeros N1: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) no supere las 3,5 toneladas.
- e) Furgones o camiones ligeros N2: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) sea superior a 3,5 e inferior a 12 toneladas.



f) Furgones o camiones N3: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) sea superior a 12 toneladas.

g) Cuadriciclos ligeros L6e: Cuadriciclos ligeros cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kg., no incluida la masa de las baterías, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y potencia máxima inferior o igual a 4 kW.

h) Cuadriciclos pesados L7e: Cuadriciclos cuya masa en vacío sea inferior o igual a 400 kg. (550 kg. para vehículos destinados al transporte de mercancías), no incluida la masa de las baterías, y potencia máxima inferior o igual a 15 kW.

i) Motocicletas L3e, L4e, L5e: Vehículos con dos ruedas, o con tres ruedas simétricas o asimétricas con respecto al eje medio longitudinal del vehículo, con una velocidad de diseño superior a los 45 Km/h.

2. Potenciales beneficiarios

1. Podrán ser beneficiarios de esta actuación para la adquisición de vehículos alternativos, excepto vehículos pesados propulsados por autogás y gas natural:

a) Las personas físicas que desarrollen actividades económicas en Extremadura.

b) Las personas físicas empadronadas en Extremadura.

c) Las personas jurídicas y otras entidades, con o sin personalidad jurídica, cuyo Número de Identificación Fiscal (NIF) comience por las letras A, B, C, D, E, F, G, J o W, y que ejerzan actividad en Extremadura.

d) Los municipios, entidades locales menores, mancomunidades, y diputaciones.

e) Las entidades públicas empresariales, sociedades, fundaciones y otros entes públicos del estado que realice su actividad en la comunidad autónoma de Extremadura.

f) La Universidad de Extremadura.

2. Podrán ser beneficiarios de esta actuación para la adquisición de vehículos pesados propulsados por autogás y gas natural:

a) Las personas físicas que desarrollen actividades económicas en Extremadura.

b) Las personas jurídicas y otras entidades, con o sin personalidad jurídica, cuyo Número de Identificación Fiscal (NIF) comience por las letras A, B, C, D, E, F o J, y que ejerzan actividad en Extremadura.

c) Los municipios, entidades locales menores, mancomunidades y diputaciones.

3. Gastos subvencionables

1. Serán gastos subvencionables aquellos que cumplan las siguientes condiciones:

a) Los vehículos nuevos susceptibles de ser incentivados deben figurar en la Base de Vehículos del IDAE, (<http://coches.idae.es/base-datos/vehiculos-elegibles-programa-MOVES>), deberán pertenecer a alguna de las categorías siguientes: M1, M2, M3, N1, N2, N3, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e., y estar matriculados en Extremadura.

b) Para los vehículos pertenecientes a las categorías M y N se exige la pertenencia a alguno de los siguientes tipos:

1º Vehículos N2 y N3 propulsados por motores de combustión interna que puedan utilizar combustibles fósiles alternativos, homologados como GLP/autogás, gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL), o bifuel gasolina-gas. Quedan excluidos de las ayudas los vehículos M1, N1, M2 y M3 propulsados por GLP/autogás o gas natural (comprimido o licuado).

2º 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.



3º 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 motor de combustión interna de gasolina o gasóleo para la recarga de las mismas.

4º 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.

5º Vehículo eléctrico de células de combustible (FCV): Vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.

6º Vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV): Vehículo eléctrico de células de combustible que equipa, además, baterías eléctricas recargables.

c) Los vehículos pertenecientes a las categorías M1 y N1 deberán contar con un descuento de al menos 1.000 euros en la factura de venta por parte del fabricante/importador o punto de venta del vehículo adquirido a trasladar al beneficiario de la ayuda.

d) En caso de achatarramiento de vehículos de la categoría M1 y N1, el beneficiario de la ayuda, que será adquirente titular del vehículo subvencionable, o el arrendatario del vehículo en el caso de las operaciones de renting o leasing operativo, acreditará la baja definitiva en circulación del vehículo a achatarrar en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, mediante la presentación del correspondiente certificado acreditativo de la baja definitiva del vehículo. El vehículo a achatarrar deberá ser, indistintamente, de categoría M1 o N1, y estar matriculado en España con anterioridad al 1 de enero de 2013. Adicionalmente, e independientemente de su categoría, el vehículo a achatarrar deberá haber tenido en vigor la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) a la entrada en vigor del Real Decreto 569/2020, de 16 de junio o en su caso, en la fecha de publicación del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (BOE número 67 de 14 de marzo de 2020). El beneficiario de la ayuda deberá además ostentar la titularidad del vehículo achatarrado al menos durante los doce meses 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.

e) Para los vehículos pertenecientes a la categoría L se exige:

1º Estar propulsados exclusivamente por motores eléctricos y estar homologados como vehículos eléctricos.

2º Las motocicletas eléctricas nuevas (categorías L3e, L4e y L5e) susceptibles de ayuda han de tener baterías de litio, motor eléctrico con una potencia del motor igual o superior a 3 kW, y una autonomía mínima de 70 km.

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

1º 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.

2º El contrato de arrendamiento deberá establecer expresamente que el arrendatario es el beneficiario 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.



3º El contrato recogerá que, en caso de que el importe de la suma de las cuotas pendientes por abonar fuera inferior al importe de la ayuda, el excedente de ayuda pendiente de abonar al beneficiario deberá ser abonado por la compañía de renting al beneficiario de la ayuda a la finalización del contrato de arrendamiento. El arrendatario, por tanto, como beneficiario de la ayuda, será quien deba cumplir los requisitos e incompatibilidades que se prevén en las bases reguladoras.

4º En el caso de las operaciones de renting, el beneficiario de la ayuda firmará un documento de cesión del derecho de cobro a favor de la compañía de renting que formalice la operación.

2. En el caso de profesionales autónomos y de personas jurídicas y otras entidades con o sin personalidad jurídica, cuyo NIF comience por las letras A, B, C, D, E, F, G, J o W, los vehículos serán empleados para el ejercicio de su actividad en Extremadura.

Para la determinación del lugar de desarrollo de la actividad en Extremadura por el beneficiario se tendrá en cuenta los criterios establecidos en el apartado 3.2.b) de la norma general sobre “gastos subvencionables en función de la ubicación” de la Orden HFP/1979/2016, de 29 de diciembre, por la que se aprueban las normas sobre los gastos subvencionables de los programas operativos del Fondo Europeo de Desarrollo Regional para el período 2014-2020, debiendo quedar reflejados los datos de la ubicación de la actividad expresamente en la solicitud de la actuación.

ACTUACIÓN 2: IMPLANTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Serán actuaciones subvencionables los sistemas de recarga de baterías nuevos para vehículos eléctricos en la modalidad de adquisición directa. Además, en el caso de comunidades de propietarios, será subvencionable la preinstalación eléctrica para recarga de vehículo eléctrico.

La infraestructura de recarga de vehículos eléctricos podrá ser tanto pública como privada.

1. Definiciones

A los efectos de aplicación de la presente actuación, se entenderá por:

- a) Sistema de recarga vinculado: sistema de recarga de potencia inferior a 7 kW.
- b) Sistema de recarga convencional: sistema de recarga de potencia igual o superior a 7 kW, e inferior a 15 kW.
- c) Sistema de carga semirrápida: sistema de recarga de potencia igual o superior a 15 kW e inferior a 40 kW.
- d) Sistema de carga rápida: sistema de recarga de potencia igual o superior a 40 kW e inferior a 100 kW.
- e) Sistema de carga ultra rápida: sistema de recarga de 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.

2. Potenciales beneficiarios

Podrán ser beneficiarios de esta actuación:

- a) Las personas físicas que desarrollen actividades económicas en Extremadura.
- b) Las personas físicas empadronadas en Extremadura.
- c) Las comunidades de propietarios de la comunidad autónoma de Extremadura.
- d) Las personas jurídicas y otras entidades, con o sin personalidad jurídica, cuyo Número de Identificación Fiscal (NIF) comience por las letras A, B, C, D, E, F, G, J o W, y que ejerzan actividad en Extremadura.
- e) Los municipios, entidades locales menores, mancomunidades y diputaciones.
- g) La Universidad de Extremadura.

3. Gastos subvencionables

Serán gastos subvencionables aquellos que cumplan las siguientes condiciones:

a) La infraestructura de recarga sea destinada a uno de los siguientes usos:

- 1.º Uso privado en sector residencial, incluidas las viviendas unifamiliares.
- 2.º Uso público en sector no residencial (aparcamientos públicos, hoteles, centros comerciales, universidades, hospitales, polígonos industriales, centros deportivos, etc.).
- 3.º Uso privado en zonas de estacionamiento de empresas privadas y públicas, para dar servicio a su propia flota.
- 4.º Uso público en zonas de estacionamiento de empresas privadas y públicas, para dar servicio a sus trabajadores y clientes.
- 5.º Uso público en vía pública, ejes viarios urbanos e interurbanos y empresas.
- 6.º Uso público en red de carreteras, siendo de especial interés la infraestructura de recarga en estaciones de servicio y gasolineras.
- 7.º Recarga de oportunidad de autobuses mediante pantógrafo.

b) Los sistemas de recarga, salvo para el caso de recarga mediante pantógrafos que deberá cumplir con la normativa que le sea aplicable, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- 1.º Para las instalaciones conectadas en baja tensión, la instalación se realizará de acuerdo con el Reglamento electrotécnico de baja tensión, concretamente ITC-BT-52. Grado de protección IP e IK adecuado en función de la ubicación según el citado reglamento.
- 2.º Alimentación: monofásica o trifásica 230-400 VAC.
- 3.º Protecciones eléctricas de acuerdo con la normativa de seguridad.
- 4.º Dispondrán de Declaración CE.

c) Para el caso de recarga pública, además de cumplir con los requisitos establecidos en el apartado anterior, deberá disponer, al menos, de conector tipo 2 según IEC 62.196-2, como mínimo compatibilidad con modo 3 completa IEC 61.851-1, con medida de energía integrada y además deberá disponer de los siguientes requisitos de conectividad:

- 1.º Interfaz de conexión Ethernet y memoria para almacenaje local de datos de al menos dos meses de operación.
- 2.º Compatible con el protocolo OCPP v1.6 o versión superior, mediante el uso de servicios web (SOA); y actualizable a versiones superiores.
- 3.º Identificación local del usuario mediante tarjeta de contacto RFID según ISO 14443A o sistema de identificación equivalente.
- 4.º Medida de la potencia y de la energía transferida.
- 5.º Módulo de comunicación móvil 3G/GPRS o superior o cualquier canal de comunicación equivalente.

d) Se consideran como costes subvencionables el proyecto, la obra civil, costes de ingeniería y dirección de obra del cableado y su instalación desde el cuadro eléctrico final del que deriva el circuito hasta el punto de conexión donde se conecta el vehículo para su recarga, este último también subvencionable. También se considerará subvencionable el sistema de pago integrado en la estación de recarga, la señalización de las estaciones de recarga conforme al "Manual de señalética e identidad para la movilidad eléctrica en Extremadura" y el sistema de gestión, control y seguridad.



No se considera subvencionable la instalación de contadores inteligentes, que habrán de ser facilitados por las compañías eléctricas a los consumidores (usuarios finales o gestores de recarga), generalmente bajo régimen de alquiler.

e) En el caso de aparcamientos o estacionamientos colectivos en edificios existentes de régimen de propiedad horizontal, será actuación subvencionable la preinstalación eléctrica para la recarga de vehículo eléctrico que incluya una conducción principal por zonas comunitarias (mediante tubos, canales, bandejas, etc.), de modo que se posibilite la realización de derivaciones hasta las estaciones de recarga ubicadas en las plazas de aparcamiento, tal y como se describe en el apartado 3.2 de la (ITC) BT-52 del Reglamento electrotécnico para baja tensión.

ACTUACIÓN 3: IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE PRÉSTAMOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS

Los sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas podrán ser públicos o bien restringidos al ámbito de empresas o polígonos industriales.

1. Potenciales beneficiarios

Podrán ser beneficiarios de esta actuación:

- a) Las personas físicas que desarrollen actividades económicas en Extremadura.
- b) Las personas jurídicas y otras entidades, con o sin personalidad jurídica, cuyo Número de Identificación Fiscal (NIF) comience por las letras A, B, C, D, E, F o J, y que ejerzan actividad en Extremadura.
- c) Los municipios, entidades locales menores y mancomunidades.

2. Gastos subvencionables

Se considerarán gastos subvencionables aquellos que cumplan las siguientes condiciones:

- a) El proyecto, la obra civil, anclajes y bases del sistema, el coste de adquisición de las bicicletas nuevas y los gastos en software necesarios para gestionar el sistema de préstamo.
- b) La obra civil y adquisición de los distintos elementos del sistema no podrá producirse con anterioridad a la fecha de registro de la solicitud de subvención.

ACTUACIÓN 4: IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO

Será actuación subvencionable la implantación de actuaciones de movilidad sostenible a los centros de trabajo o centros de actividad que tengan como objetivo actuar sobre la movilidad de los trabajadores, clientes o cualquier otro tipo de usuario en su acceso a un centro de actividad de una entidad concreta, para conseguir una mayor participación de los modos más eficientes.

1. Potenciales beneficiarios

Podrán ser beneficiarios de esta actuación:

- a) Las personas físicas que desarrollen actividades económicas en Extremadura.
- b) Las personas jurídicas y otras entidades, con o sin personalidad jurídica, cuyo Número de Identificación Fiscal (NIF) comience por las letras A, B, C, D, E, F o J, y que ejerzan actividad en Extremadura.
- c) Los municipios, entidades locales menores y mancomunidades.

2. Tipos de medidas

Las medidas podrán ser de dos tipos:

- a) Medidas llevadas a cabo por profesionales autónomos, personas jurídicas u otras entidades con o sin personalidad jurídica, cuyo NIF comience por las letras A, B, C, D, E, F o J.



Las actuaciones susceptibles de ayuda deberán estar incluidas en un Plan de Transporte al Centro de Trabajo (PTT), según la definición del artículo 103 de la ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, y estarán incluidas en alguna de las siguientes tipologías:

- 1.º Actuaciones que faciliten el acceso al centro de trabajo a pie o en bicicleta (inversión en aparcamiento de bicicletas, dotación de vestuarios, etc.)
- 2.º Disposición de líneas específicas de transporte colectivo y autobuses lanzadera a los centros de trabajo o actividad.
- 3.º Actuaciones para facilitar y fomentar el uso del transporte público o colectivo.
- 4.º Plataformas y sistemas de vehículos compartidos.

b) Medidas llevadas a cabo por los municipios, entidades locales menores y mancomunidades y otras entidades locales.

Las actuaciones susceptibles de ayuda deberán llevarse a cabo en los núcleos urbanos para adaptar la movilidad en un escenario de nuevas exigencias derivadas del periodo post COVID-19.

- 1.º Medidas de fomento de desplazamientos individuales a pie, en bicicleta, en moto o en otros medios de desplazamiento unipersonal, entre otros, a través de la implantación de sistemas de préstamos o la implantación o adaptación de carriles para estos usos, calmado de tráfico, establecimiento de espacios compartidos o ampliación de aceras y espacios públicos.
- 2.º Medidas de refuerzo del transporte público que permitan a este modo de transporte ganar la confianza de los usuarios y fomentar su uso, cumpliendo los requisitos impuestos en el periodo post COVID (integración multimodal, carriles exclusivos, tarificación flexible y sencilla, digitalización para dar información en tiempo real, etc.)
- 3.º Implantación de medidas que garanticen un reparto de última milla sostenible, mediante adaptaciones rápidas de la ciudad.

3. Gastos subvencionables

Serán gastos subvencionables:

- a) El coste asociado a la ejecución de las actuaciones planteadas, que deberá realizarse con posterioridad a la fecha de registro de la solicitud de ayuda.
- b) El coste de elaboración o modificación del PPT, así como del PMUS, en su caso, si este se elabora con posterioridad a la solicitud de ayuda, y siempre que la elaboración del mismo esté acompañada de la puesta en marcha de alguna de sus actuaciones de tal manera que se consigan ahorros energéticos. El PTT será elaborado acorde a la metodología de la «Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Transporte al Trabajo» del IDAE, disponible en www.idae.es.