



Con cargo a los fondos europeos de recuperación

El Gobierno aprueba el Real Decreto que regula la transferencia de 400 millones de euros en subvenciones para descarbonizar el transporte profesional por carretera

- El Consejo de Ministros da luz verde al texto que regula las bases y articula las transferencias a las Comunidades Autónomas, Ceuta y Melilla para que lancen convocatorias de ayudas destinadas a la transformación de flotas de transporte de pasajeros y mercancías.
- La vigencia del programa se extiende hasta el 30 de abril de 2024, transfiriéndose de forma inmediata 174 millones de euros a las CCAA, ampliable sucesivamente según la evolución de la demanda del plan.
- Las ayudas se distribuirán entre las empresas y autónomos en concurrencia simple y se articularán como una subvención fija por vehículo en función del tipo de empresa, y la clase, la motorización o la antigüedad del vehículo. También se subvencionan puntos de recarga eléctrica para vehículos pesados.
- El objetivo es impulsar la sostenibilidad y digitalización del parque de vehículos pesados para mejorar la calidad del aire, incentivar la penetración de tecnologías de propulsión limpias y acelerar la reactivación industrial y del sector de la automoción.

Madrid, 16 de noviembre de 2021 (Mitma)

El Consejo de Ministros ha aprobado hoy el Real Decreto que regula las ayudas de 400 millones de euros que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) va a transferir a las comunidades y ciudades autónomas con cargo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) para impulsar la descarbonización del transporte profesional.

El transporte de mercancías y viajeros por carretera, que genera el 8,2% de los gases de efecto invernadero en España pese a suponer apenas el



2% de la flota de vehículos, es uno de los sectores donde la descarbonización plantea mayores retos de cara a las próximas décadas.

Esta línea de ayudas, que se pudo abordar con los gobiernos regionales en la Conferencia Nacional de Transportes del pasado 20 de octubre, se articula a través de este Real Decreto que articula las bases de las subvenciones que se otorgarán a las empresas privadas y autónomas del sector para la transformación sostenible de las flotas.

En este sentido, el Real Decreto materializa la concesión de las ayudas directas a las CCAA, Ceuta y Melilla y define a los beneficiarios finales de las mismas, las actuaciones subvencionables, los requisitos para acceder a la financiación y las principales líneas.

Así, los potenciales adjudicatarios de los fondos son los autónomos y las empresas privadas de transporte de mercancías y/o viajeros domiciliadas en cada comunidad autónoma, así como las empresas que se dedican al transporte privado complementario.

Actuaciones y objetivos

Los objetivos de la línea de inversión son impulsar la transformación 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 y acelerar la reactivación industrial y el sector de la automoción, favoreciendo la descarbonización de las flotas y la mejora de la calidad del aire en los entornos metropolitanos.

Se impulsa así el mercado de vehículos de cero y bajas emisiones para iniciar la senda de transformación de estas flotas tan importantes y estratégicas, un sector en la que la oferta y demanda de tecnologías bajas en carbono se encuentra en un estado menos avanzado que para los vehículos tipo turismo o furgonetas ligeras. Como ejemplo de esta situación, durante el 2020 se matricularon tan solo 6 camiones electrificados de un total de 18.812 y 40 autobuses eléctricos de un total de 2.171.



Las principales actuaciones subvencionables que recogen las ayudas son:

- a) Achatarramiento de vehículos adscritos a una autorización de transporte y matriculados en España con anterioridad al 1 de enero de 2019.

En el total de la vigencia del plan, se espera achatarrar unos 20.000 camiones y 3.000 autobuses, lo que supondrá una reducción estimada de emisiones de CO₂ de 600.000 toneladas al año (600 kt CO₂-eq).

- b) Adquisición de vehículos de energías alternativas. Son subvencionables los vehículos eléctricos, de hidrógeno, híbridos e híbridos enchufables y de gas (GNL o GNC), en este último caso de forma transitoria hasta el 31 de diciembre de 2023. Los vehículos deberán ser nuevos y matricularse y adquirirse tras la solicitud de la ayuda.
- c) “Retrofit” o modificación de la forma de propulsión de vehículos desde combustibles de origen fósil (diésel, gasolina o gas) a vehículos cero emisiones, eléctrico o de hidrógeno (BEV, FCV o FCHV). También, en un plazo transitorio hasta el 31 de diciembre de 2023, es potencialmente subvencionable la transformación de una motorización diésel o gasolina a cien por cien gas, (GNC o GNL), siempre que cumplan con los últimos estándares de emisiones contaminantes para vehículos pesados
- d) Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.
- e) Adquisición semirremolques para autopistas ferroviarias.

Las ayudas para financiar estas cuatro líneas de actuación se establecen como un importe fijo unitario por motorización, por categoría y tipo de vehículo (N2, N3, M2, M3 y sus clases) y, en el caso de las subvenciones para la adquisición de flotas cero o bajas emisiones, también por tipo de destinatario, de manera que se tiene especialmente en cuenta a autónomos y pequeñas y medianas empresas.

Por ejemplo, un autónomo o una pequeña empresa puede lograr una ayuda máxima de 200.000 euros por vehículo si adquiere un autobús cien por cien eléctrico o de hidrógeno de clase I de más de 15 metros.



En el caso de empresas medianas o grandes, la subvención unitaria se sitúa en los 175.000 y 150.000 euros, respectivamente.

Se estima que podrán subvencionarse hasta 2.000 camiones y 500 autobuses eléctricos puros, de emisiones cero en todo el periodo del programa. Esto supondrá un incremento sobre los datos actuales de más del 300% en camiones y doblar la tasa de autobuses.

En cuanto a la instalación de infraestructuras de recarga, la norma recoge cuatro categorías en función de la potencia del punto de conexión. La cuantía máxima se establece para puntos de carga con potencial igual o superior a 350 kW (ultrarrápidos), con 70.000 euros de ayuda fija, vinculada a la adquisición de un camión eléctrico, híbrido enchufable o de autonomía extendida". Se prevé que el programa facilite la instalación de más de 1.500 puntos de carga nuevos en España, dedicadas al transporte pesado de mercancías y viajeros por carretera.

Todos los detalles de las condiciones de las subvenciones por línea de actuación vienen recogidos en el Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros.

Las comunidades y ciudades autónomas distribuirán las ayudas europeas por concurrencia simple, es decir se otorgará la subvención a medida que se solicita hasta que se agote el crédito, en condiciones homogéneas en todo el territorio nacional.

Las estimaciones señalan que las subvenciones podrán ayudar a disminuir un 3% las emisiones de gases de efecto invernadero que genera el transporte pesado por carretera, contribuyendo a los objetivos de reducción de emisiones y de uso de renovables fijados por el PNIEC para el año 2030, y dando así pasos decididos para la consecución del objetivo español y europeo de alcanzar la neutralidad climática en 2050.

Distribución territorial y condiciones

El programa de ayudas estará se dotará de forma inmediata con 174 millones de euros que se distribuirán entre las comunidades y ciudades autónomas con cargo al presupuesto de 2021. La línea, que estará vigente hasta el 30 de abril de 2024, se ampliará, en función de la demanda, hasta los 400 millones de euros.



El criterio de distribución territorial de los fondos europeos es el número de vehículos de transporte público de mercancías y viajeros y transporte privado complementario domiciliados en cada comunidad autónoma. El Real Decreto así recoge que la transferencia de los primeros 174 millones de euros se articula de la siguiente manera (ampliable, como se ha indicado, según la evolución de la demanda):

Comunidad Autónoma o ciudad de Ceuta y Melilla	Créditos asignados (€)
Andalucía	29.094.272
Aragón	6.313.831
Asturias, Principado de	3.506.114
Balears, 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
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

El Plan de Recuperación

Esta línea está incluida en el componente 1 del PRTR, *Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos*. En concreto, forma parte de la inversión 1, *Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano*, dotada con 2.916 millones de euros. Además de los 400 millones para las empresas de transporte, la línea incluye 1.500 millones en ayudas para

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 - MADRID
TEL: 91 597 81 71 / 80 60
FAX: 91 597 85 02



Nota de prensa

municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación del transporte público urbano y transferencias de 900 millones a las CCAA, Ceuta y Melilla para sus inversiones directas en digitalizar y descarbonizar la movilidad metropolitana. El Consejo de Ministros aprobó el martes 19 de octubre la propuesta de distribución territorial de esta partida, que deberá ser ratificada en Conferencia Nacional de Transportes.

El componente 1 apuesta por ayudar a la mejora de la calidad del aire y la reducción de las emisiones de gases contaminantes y del ruido, invirtiendo en infraestructuras y servicios de movilidad verdes, sostenibles y activos (a pie o en bicicleta). También busca servir de palanca para la digitalización de la movilidad, contribuyendo a la mejora de la calidad y accesibilidad del servicio de transporte, y a una mayor eficiencia en la planificación de la movilidad que pueden alcanzar las administraciones competentes gracias a las herramientas digitales.