Real Decreto 609/2026, de 22 de julio, por el que se regula la concesión directa de ayudas a la compra de vehículos eléctricos y electrificados (Programa Auto+).

Publicado en: «BOE» núm. 178, de 23 de julio de 2026, páginas 103435 a 103463 (29 págs.)
Sección: I. Disposiciones generales
Departamento: Ministerio de Industria y Turismo
Referencia: BOE-A-2026-16010
Permalink ELI: https://www.boe.es/eli/es/rd/2026/07/22/609

Otros formatos:
PDF EPUB XML

Lenguas cooficiales:
PDF català

Texto Análisis

TEXTO ORIGINAL

I

La transformación estructural del sector de la automoción constituye una prioridad estratégica de la Unión Europea y del Reino de España, en consonancia con los objetivos climáticos, industriales y de salud pública. La Unión Europea ha reforzado en los últimos años su marco regulatorio para el transporte por carretera, estableciendo estándares de emisiones de CO_2 para turismos y furgonetas en el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011, revisados por el Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de abril de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos

comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión en el contexto del paquete «Fit for 55», que fija la trayectoria hacia las cero emisiones en los nuevos turismos y furgonetas a partir de 2035, con metas intermedias de reducción en 2030. Este marco ha sido acompañado por comunicaciones y medidas de la Comisión que consolidan el rumbo hacia la movilidad de emisiones nulas en el horizonte 2050 del Pacto Verde Europeo.

En este contexto, la Comisión Europea presentó en diciembre de 2025 el denominado *Automotive Package,* cuyos elementos (entre otros, la revisión específica de los estándares de CO_2 para turismos y furgonetas, con ajustes de flexibilidad para 2030-2032, y medidas de simplificación normativa) pretenden facilitar la transición, manteniendo una señal de mercado clara hacia la electrificación y reforzando la competitividad industrial europea. Dicho paquete contempla, además, actuaciones para el impulso de la cadena de valor de baterías en Europa y la reducción de cargas administrativas para los fabricantes.

En paralelo, el Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión establece el nuevo marco de homologación en la Unión para vehículos y motores en lo relativo a sus emisiones y a la durabilidad de baterías, derogando y sustituyendo normativa anterior (Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y 595/2009, entre otros), y alineándose con el Pacto Verde Europeo. Este régimen refuerza la protección de la salud y del medio ambiente, compatibilizándola con la necesaria previsibilidad regulatoria para la industria.

La Regulación Europea de Baterías (Reglamento (UE) 2023/1542) constituye, por su parte, un pilar esencial de la transición al vehículo eléctrico al regular de forma integrada todo el ciclo de vida de las baterías (diseño, huella de carbono, diligencia debida, contenido reciclado, etiquetado y pasaporte digital), en coherencia con el Pacto Verde y con la economía circular. La implantación progresiva de sus requisitos y actos de ejecución o delegados, junto con la orientación a la sostenibilidad y trazabilidad de la cadena de suministro, resulta determinante para el despliegue ordenado del vehículo eléctrico en la Unión.

Finalmente, el marco legislativo que incide en la transición a la movilidad eléctrica se ha reforzado con otras iniciativas que afectan a diversos eslabones de su cadena de valor, como el Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1724.

II

La electrificación del sector del transporte es por tanto una transformación necesaria para cumplir los objetivos fijados de descarbonización del mismo, tanto a nivel europeo como a nivel nacional.

Al amparo del marco legal europeo se ha desarrollado durante los últimos años numerosa legislación nacional, que refuerza y apoya estos objetivos, pudiendo mencionar la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), cuya actualización fue aprobada mediante el Real Decreto 986/2024, de 24 de septiembre, por el que se aprueba la actualización del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2023-2030 de forma coherente con el aumento de ambición climática a nivel europeo y la necesidad de reforzar la autonomía estratégica a la vista del nuevo contexto geopolítico, o la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible. Esta legislación, junto con otra adicional desarrollada, establece el marco nacional de descarbonización del transporte, y refleja así la acción estatal para implementar las medidas necesarias para alcanzar el fin último

como país de la descarbonización de este sector, fijando al mismo tiempo los objetivos a perseguir.

En este contexto de descarbonización del transporte, se plantea un reto importante para España en el horizonte 2030, con una senda ambiciosa y exigente de electrificación del parque, acorde a los objetivos europeos derivados del paquete Fit for 55, que se traducen en unas ventas de vehículos electrificados en dicho año de aproximadamente el 50 % sobre el total, y unas cifras de aproximadamente 570.000 vehículos, muy alejadas de las actuales, en el entorno de las 225.000 unidades.

De manera complementaria, es necesario destacar que estos objetivos de electrificación del parque no son objetivos aislados que no tienen impacto en otras actividades económicas; antes bien cabe considerar la cadena de valor del sector de la automoción como una única actividad económica, ligada entre sus partes, en el que la actividad y medidas llevadas a cabo en una parte de la cadena, afectan e influyen al resto. De esta manera, un estímulo en la demanda de vehículos electrificados afecta e impulsa al mismo tiempo otras actividades directamente relacionadas, como es la fabricación de vehículos y sus componentes.

Desde hace más de una década se han implementado desde la Administración General del Estado diversos programas de fomento de la demanda de vehículos electrificados, cuyo último exponente ha sido el Programa MOVES, que, mediante sus diversas convocatorias, ha estado vigente entre los años 2019 y 2025, y que ha permitido un avance claro en la electrificación del parque circulante nacional.

Así, el Real Decreto 266/2021, de 13 de abril, por el que se aprueba la concesión directa de ayudas a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de programas de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, ha servido de marco normativo para este último programa de incentivos a la movilidad eléctrica, que ha contribuido a acelerar la penetración de vehículos de cero y bajas emisiones y a desplegar infraestructura en todo el territorio nacional.

III

No obstante, las evaluaciones y el diagnóstico sectorial más reciente constatan que, al objeto de cumplir con los objetivos de descarbonización y electrificación del sector del transporte y del parque circulante establecidos en la planificación y la normativa estatal y europea, el ritmo de electrificación del parque requiere un refuerzo adicional de instrumentos públicos, al persistir barreras económicas en el acceso al vehículo eléctrico para los ciudadanos y para las empresas. Por tanto, el sector de automoción es un sector inmerso en una transformación acelerada, y que presenta tres problemas principales.

Por una parte, la pérdida de relevancia de la industria europea. Así, Europa ha cedido posiciones frente a otros polos industriales, principalmente Asia, que han avanzado con mayor rapidez en la electrificación, la cadena de suministro y la innovación, lo que supone un riesgo doble de deslocalización productiva y de dependencia tecnológica externa, lo que, al mismo tiempo, debilita la capacidad estratégica del continente y amenaza el empleo en territorios con alta concentración industrial.

Por otra parte, la desviación de los objetivos climáticos. Mientras que la Unión Europea se ha fijado metas ambiciosas enmarcadas principalmente en el paquete *Fit for 55,* y actualizadas en el reciente *Automotive Package,* presentado por la Comisión Europea el 16 de diciembre de 2025 para apoyar los esfuerzos del sector en la transición hacia una movilidad limpia, existe una brecha significativa entre la velocidad de electrificación prevista y la real. Esta desviación se alimenta de factores estructurales como insuficiente infraestructura de recarga, falta de producción local competitiva, o ritmos de avance desiguales entre países. La consecuencia por tanto es un riesgo elevado de incumplir los compromisos climáticos y comprometer la transición hacia la electromovilidad.

Finalmente, el elevado precio del vehículo eléctrico. El vehículo eléctrico continúa percibiéndose por gran parte de la ciudadanía como un producto de gama alta y no un bien

accesible, lo que frena la demanda y limita la extensión del parque electrificado, impidiendo economías de escala que abaraten su producción.

De esta manera, se identifica, de forma expresa, la triple necesidad de (i) corregir las desviaciones experimentadas para cumplir con los objetivos climáticos, (ii) garantizar la accesibilidad económica al vehículo eléctrico, y (iii) reforzar la industria de automoción europea y nacional.

Para hacer frente a estos problemas, el Plan España Auto 2030, presentado por el Gobierno en diciembre de 2025 para apoyar la oferta y la demanda e impulsar un «coche eléctrico español y económico», propone una estrategia estructurada en tres ejes: industrial, económico-social y medioambiental, respondiendo directamente cada uno de ellos a un problema identificado.

Dentro del eje industrial el objetivo es reforzar la capacidad propia de producción de vehículos electrificados tanto de Europa como de España, sirviendo como palanca a la atracción de inversiones y garantizando la capacidad de producción local, asegurando la autonomía estratégica, y mejorando la competitividad a largo plazo. Este eje garantiza que Europa y España no pierdan peso en la nueva cadena de valor del vehículo eléctrico.

En el marco del eje económico-social, el Plan España Auto 2030 busca garantizar y democratizar la accesibilidad universal al transporte electrificado como pilar imprescindible para que la transición energética sea una oportunidad para toda la sociedad. Esto implica ayudas más equitativas, simplificación administrativa, y plazos de pago más ágiles.

Por último, en el eje medioambiental se busca corregir desviaciones y cumplir objetivos climáticos, mediante el fomento de la compra de vehículos electrificados que permita la reducción real de emisiones, la aceleración de la transformación del parque, y el cumplimiento de los compromisos internacionales.

Asimismo, en el marco del mecanismo de seguimiento del Plan España Auto 2030, se ha planificado la creación y puesta en marcha de tres grupos de trabajo que aborden cuestiones específicas desde el punto de vista técnico, al objeto de desarrollar las medidas concretas, proponer las mejores técnicas y hacer un seguimiento detallado de las medidas que contempla el plan. Dichos grupos de trabajo se especializarán en las siguientes áreas clave: *Upstream* (cadena de valor e I+D+i y economía circular); demanda e infraestructura de recarga; y vehículo pesado.

En particular, el Grupo de Trabajo de Demanda e Infraestructura de Recarga, se enfocará en las medidas y programas de fomento de la demanda de vehículos electrificados, así como el desarrollo e impulso de la infraestructura de recarga necesaria. En concreto se tratará la situación, evolución y reporte del Programa Auto+, así como de otros programas de ayudas e iniciativas para la adquisición de vehículos electrificados, tanto a nivel nacional como autonómico, como foro para compartir la información al respecto de dichos programas, facilitando la participación entre la AGE, las comunidades autónomas y el sector privado. Se prevé que, entre otros actores, participen en este grupo de trabajo la totalidad de las comunidades autónomas y las ciudades autónomas.

Ante esta coyuntura, y en un contexto dominado por los efectos negativos que la guerra en Irán ha desencadenado en la economía mundial, con la caída generalizada de las bolsas internacionales, la disrupción del tráfico aéreo y la afectación específica en el estrecho de Ormuz, se ha enfatizado la urgente necesidad de actuar en estos tres ámbitos, acelerando al máximo la reducción del uso de combustibles fósiles y de la dependencia energética exterior y aumentando la autonomía estratégica.

Así, el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, crea el Programa Auto+, con el objetivo de dotar de un impulso a la descarbonización del transporte estableciendo nuevos incentivos a la adquisición en España de vehículos eléctricos y electrificados, mediante ayudas a empresas y a particulares.

Con ello se proporciona, además, certidumbre al mercado en un momento en que resulta necesario incentivar la demanda de vehículos eléctricos y electrificados por parte de los

consumidores y se contribuye a aliviar el embate sufrido en las cadenas de suministro y en los precios de los combustibles y energéticos, que ha situado al sector de la automoción como uno de los más impactados por la guerra en Irán.

De esta manera, y paralelamente, el Programa Auto+ para la concesión directa de ayudas a la adquisición en España de vehículos eléctricos y electrificados, se establece como una pieza esencial del esfuerzo nacional para una movilidad sostenible y competitiva, dando respuesta a este triple reto, e incorporando por primera vez en un programa de ayudas de este tipo un sistema de puntuación que gradúa la ayuda máxima que puede recibir un vehículo en base a tres criterios: (i) Eléctrico: la cuantía de ayuda es mayor cuanto mayor es el nivel de electrificación del vehículo; (ii) Económico: se establecen límites de precio y factores de modulación del mismo; y (iii) Europeo: se modula la cuantía de la ayuda en función del origen de la fabricación del vehículo y de su batería. Al mismo tiempo se trata de una medida que refuerza los objetivos de descarbonización y electrificación fijados a nivel país, coherentes con el marco europeo, y que proporciona coherencia en la implementación de la política económica a nivel nacional, necesaria para el cumplimiento de los objetivos.

El Programa Auto+ responde de esta manera a un diagnóstico claro y compartido internacionalmente basado en el periodo de transformación y transición hacia la movilidad eléctrica en el que está sumido el sector del transporte, y en el que Europa en general, y España en particular, necesita acelerar, coordinar y reforzar su estrategia.

Así, el Programa Auto+ presenta coherencia integral al abordar simultáneamente la competitividad industrial, la cohesión social y los objetivos climáticos, conecta medidas de política industrial con mecanismos de apoyo a la demanda, y establece un modelo de gestión más eficiente y equitativo.

Asimismo, el Programa Auto+ se configura como un instrumento compatible con el Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece el Fondo Social para el Clima, al permitir que determinadas convocatorias, dirigidas específicamente a profesionales autónomos y microempresas vulnerables, se financien con cargo a dicho fondo. En particular, las ayudas destinadas a la renovación de flotas hacia vehículos de emisión cero contribuyen a garantizar un acceso asequible a la movilidad limpia y a acompañar la inclusión del transporte por carretera en el régimen de comercio de derechos de emisión (ETS2), en coherencia con los objetivos del Plan Social para el Clima.

IV

El Programa Auto+, desde un punto de vista estratégico, dota de continuidad a la política industrial implementada en los últimos años por diversos instrumentos, consolidando los avances realizados a través del PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado en las grandes plantas de baterías, y así aprovechar capacidades industriales ya existentes, de acuerdo con la hoja de ruta establecida. La coherencia del Programa Auto+ se basa, por tanto, en construir sobre los pilares ya establecidos, no en sustituirlos.

En el marco del fomento de la demanda del vehículo eléctrico, la experiencia acumulada en programas anteriores ha evidenciado la utilidad del incentivo económico directo, pero también algunas limitaciones que son intrínsecas al sistema de gestión descentralizada de las ayudas que ha caracterizado estos programas, limitaciones que, por ser inherentes a la fragmentación de los créditos presupuestarios del Estado con las que éstas se financiaron, no es posible superar a través de mecanismos de coordinación o cooperación. Resulta necesario en el momento actual superar esas limitaciones para alcanzar los objetivos establecidos y acompasar al momento de transformación industrial en el que está inmerso el sector.

El Programa Auto+, tal y como se ha concebido en el citado Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, constituye una medida imprescindible para la consecución de los objetivos climáticos y de transición energética de alcance nacional comprometidos en la planificación estatal y europea, así como para dar cumplimiento al Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011, modificado por el Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de abril de 2023 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión, acelerando al máximo la reducción del uso de combustibles fósiles y de la dependencia energética exterior y aumentando la autonomía estratégica.

Son objetivos extraordinarios por su ambición y por el reducido plazo disponible para su consecución, lo que obliga al Estado a adoptar medidas también excepcionales por su carácter y finalidad.

Ante la necesidad de garantizar el cumplimiento de los objetivos en materia de reducción de emisiones de los nuevos vehículos turismos y comerciales ligeros establecidos en el citado Reglamento UE 2019/631, resulta clave implementar un programa de ayudas a la compra de vehículos eléctricos y electrificados que impulse al máximo la demanda y aproveche en cada ejercicio todo el potencial incentivador de los fondos disponibles, facilitando el acceso a las ayudas en condiciones de igualdad a todas las personas potencialmente interesadas a nivel nacional.

En este marco, el Programa Auto+ establece un nuevo modelo de gestión que aproveche las virtudes de los programas de fomento de la demanda precedentes, pero que garantice la plena efectividad de la medida para alcanzar los objetivos establecidos en la planificación y la normativa estatal y europea.

Estas mismas conclusiones también se derivan de aplicaciones prácticas recientes, como el programa Reinicia Auto+, aprobado a través del Real Decreto-ley 8/2024, de 28 de noviembre, para dar respuesta a los daños ocasionados por la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA), y que estableció un sistema de concesión directa y centralizada de ayudas a la adquisición de vehículos, demostrando la efectividad y agilidad de dicho modelo en situaciones que exigen una respuesta extraordinaria mediante una ejecución homogénea en todo el territorio nacional. Esta norma puso en evidencia que un esquema de gestión unificada permite garantizar las mismas posibilidades de obtención de las ayudas a todos los potenciales beneficiarios, reducir cargas administrativas y acelerar tanto la tramitación como el pago de las ayudas.

El presente real decreto incorpora, como diseño estructural, las mejores prácticas aprendidas de los programas anteriores, asegurando la eficacia, eficiencia y el control en la aplicación de fondos públicos, y minimizando las cargas tanto para los propios beneficiarios, como para los operadores (concesionarios y fabricantes), y para las propias Administraciones públicas.

De esta manera, y ante la necesidad de reforzar la competitividad industrial, impulsar la electrificación del parque móvil, corregir desviaciones respecto de los compromisos climáticos, y garantizar igualdad de acceso a los incentivos en todo el territorio, el Programa Auto+ se establece como el instrumento adecuado para dar respuesta a estos retos a través de incentivos a la adquisición en España de vehículos electrificados.

De manera complementaria, los objetivos comprometidos por España en materia de descarbonización y electrificación del transporte requieren, dada la tendencia del mercado y las lentas ventas de vehículos eléctricos de los años precedentes, de un plan de estímulo a la demanda que garantice la máxima eficiencia en la gestión de las ayudas, acelere la puesta a disposición del mercado de los fondos disponibles y maximice su efecto incentivador. Dado el contexto y los objetivos de descarbonización a nivel país acordados, es necesario aprobar un plan de impulso de la demanda con gestión centralizada.

Por estas razones, la presente medida reúne las condiciones para encontrar amparo en la competencia estatal por su incidencia directa y significativa sobre la actividad económica general y por ser esta intervención excepcional y necesaria para garantizar la plena efectividad en el logro de los objetivos energéticos, climáticos e industriales previstos en la planificación y la normativa estatal y de la Unión Europea, garantizando las mismas posibilidades de obtención y

disfrute por parte de sus potenciales destinatarios en todo el territorio nacional y evitando al propio tiempo que se sobrepase la cuantía global de los fondos estatales destinados al sector.

V

La concesión directa de ayudas que se establece se justifica al no resultar idóneo un procedimiento de concurrencia competitiva para un instrumento abierto, homogéneo y no selectivo, orientado a incentivar la adquisición generalizada de vehículos electrificados por orden de presentación.

La norma observa, además, la compatibilidad con el Derecho de la Unión en materia de ayudas de Estado. En particular, las ayudas destinadas a sujetos que desarrollen actividad económica se someten al Reglamento (UE) 2023/2831 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2023, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis. La configuración de líneas diferenciadas para aquellos sujetos no ejercientes de actividad económica y para operadores económicos (con límites de acumulación y de número de vehículos) garantiza la adecuación a dicho marco.

El Programa Auto+ se articula en dos líneas diferenciadas: una línea para sujetos que no realizan actividad económica y otra para sujetos que la realizan (empresas y personas físicas con actividad económica), adaptando requisitos y límites a la normativa de la Unión Europea, y modulando las cuantías de ayuda conforme a las categorías de vehículos previstas en los anexos. Las solicitudes se tramitan mediante un sistema telemático de gestión, con reserva presupuestaria automática, verificación de requisitos y resolución de concesión por orden de entrada hasta el agotamiento de crédito, conforme a lo previsto en estas bases.

Asimismo, y sobre la base de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la posibilidad de representación de las personas físicas por parte de los puntos de venta, la penetración prácticamente total de internet en España y la creciente alfabetización digital aconsejan una relación meramente electrónica de los solicitantes y beneficiarios con la Administración. Esta idea se refuerza debido al estimado alto número de solicitudes, que harían inviable una gestión no automática de las mismas.

De forma adicional, este real decreto cumple con lo exigido en el artículo 28 del Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1724. De esta forma, se establece una compensación financiera adicional para aquellas operaciones que incluyan la adquisición de modelos de vehículos eléctricos que cumplan con los criterios de resiliencia y sostenibilidad medioambiental. Estos criterios, relativos al origen de la producción de las baterías de los vehículos y al contenido de mercurio de las mismas, serán comprobados y tramitados según la metodología de Lista Blanca del Programa Auto+, que consiste en la comprobación de declaraciones responsables presentadas por los fabricantes de vehículos.

VI

En la elaboración de esta norma se han observado los principios de buena regulación del artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Cumple así con los principios de necesidad y eficacia, al fundamentarse el programa en la resolución de los problemas identificados como son la barrera del precio de adquisición, desviaciones en el cumplimiento de los objetivos climáticos, la necesidad de fortalecer la industria europea y nacional, y la resolución de las limitaciones detectadas en los programas precedentes. El dictado de esta norma es, por tanto, el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de estos objetivos.

Cumple, asimismo, con el principio de proporcionalidad al no contener restricciones de derechos ni imponer más que obligaciones proporcionadas y justificadas a sus destinatarios, conteniendo la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir y alcanzar los objetivos previstos, y estableciendo el mecanismo de concesión directa como el más idóneo.

La norma cumple con el principio de seguridad jurídica en la medida en que ésta contribuye a reforzar dicho principio, pues es coherente con los planes y normativa vigente en la misma materia tanto del ordenamiento nacional como con el de la Unión Europea, establece estímulos económicos que facilitarán su mejor cumplimiento y genera un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas.

Se adecúa igualmente al principio de transparencia, puesto que las Administraciones públicas han posibilitado el acceso sencillo, universal y actualizado a la normativa en vigor y los documentos propios de su proceso de elaboración, en los términos establecidos en el artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, definiendo claramente los objetivos de las iniciativas normativas y su justificación en el preámbulo o exposición de motivos; y han posibilitado, mediante los trámites de consulta y audiencia pública, que los potenciales destinatarios tengan una participación activa en la elaboración de la normativa de desarrollo del Programa.

Finalmente, se encuentra acreditado el principio de eficiencia, ya que la norma no impone cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionaliza, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos al proponer un modelo de gestión centralizada.

VII

El presente real decreto se dicta en desarrollo del artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, y al amparo del artículo 149.1.13.ª, 23.ª y 25.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre las bases y la coordinación de la planificación general de la actividad económica, en materia de legislación básica sobre protección del medioambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección, y sobre las bases del régimen minero y energético, respectivamente.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria y Turismo, con la aprobación previa del Ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, con el informe del Ministerio de Hacienda, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de julio de 2026,

DISPONGO:

Artículo 1. Objeto y líneas de financiación.

1. Este real decreto tiene por objeto, en virtud del artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, el establecimiento de las normas reguladoras para la concesión directa de ayudas, en forma de subvención, correspondientes al «Programa Auto+», consistente en incentivar la adquisición en España de vehículos eléctricos y electrificados según la definición del apartado 2 del anexo I de este real decreto. A tal efecto, la actuación subvencionable será la adquisición de vehículos eléctricos y electrificados incluidos en las categorías establecidas en el anexo I. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este programa los vehículos que no dispongan de la etiqueta ambiental CERO de la Dirección General de Tráfico.

2. Se distinguen dos líneas de financiación diferenciadas: la Línea 1, destinada a personas físicas que no realicen una actividad económica, y la Línea 2, destinada a personas físicas y jurídicas que realicen una actividad económica.

3. En la Línea 1, las ayudas se concederán para incentivar la adquisición directa de la propiedad de vehículos a los que se refieren las categorías detalladas en el anexo I, que cumplan con los requisitos estipulados en el anexo II y que respondan a uno de los siguientes casos:

a) Vehículos nuevos, matriculados por primera vez a nombre del beneficiario en una fecha igual o posterior a la estipulada en cada convocatoria, siempre y cuando dicha matriculación se haya efectuado en España.

b) Otros vehículos, adquiridos a través de un concesionario o punto de venta del grupo fabricante o importador, cuya primera matriculación como vehículo nuevo se haya efectuado con fecha igual o posterior a la estipulada en cada convocatoria, siempre y cuando dicha matriculación se haya efectuado en España y no hayan transcurrido más de doce meses entre la fecha de primera matriculación y la fecha de factura.

4. En la Línea 2, las ayudas se concederán bien para la adquisición de la propiedad de vehículos por adquisición directa, bien para la adquisición de su uso por medio de operaciones de financiación por leasing financiero o arrendamiento por «renting» (también llamado leasing operativo) formalizadas en España de vehículos a los que se refieren las categorías detalladas en el anexo I, que cumplan con los requisitos estipulados en el anexo III y que respondan a uno de los siguientes casos:

a) Vehículos nuevos, matriculados por primera vez después de la fecha estipulada en la respectiva convocatoria, siempre y cuando dicha matriculación se haya efectuado en España, a nombre del beneficiario o a nombre de la empresa de renting o de leasing financiero. En este último caso, la duración mínima del contrato deberá ser de tres años.

b) Otros vehículos, adquiridos a través de un concesionario o punto de venta del grupo fabricante/importador, cuya primera matriculación como vehículo nuevo se haya efectuado con fecha igual o posterior a la indicada en la respectiva convocatoria, siempre y cuando dicha matriculación se haya efectuado en España y no hayan transcurrido más de doce meses entre la fecha de primera matriculación y la fecha de factura.

5. En ningún caso serán actuaciones subvencionables en este programa las adquisiciones de autocares o autobuses de la categoría M2 o M3, y camiones o furgones de categoría N2 o N3.

6. Este real decreto tiene la consideración de bases reguladoras para la concesión de las ayudas en las líneas previstas en este artículo.

Artículo 2. Ámbito geográfico y temporal de aplicación.

1. El ámbito geográfico de las operaciones de adquisición de vehículos objeto de ayuda es todo el territorio nacional.

2. La vigencia del Programa Auto+ finalizará el 31 de diciembre de 2030.

Artículo 3. Características, compatibilidad y concurrencia de las subvenciones.

1. Las subvenciones se otorgarán a las solicitudes que cumplan con todos los requisitos establecidos en el presente real decreto y sus anexos, y por orden de presentación de las solicitudes, hasta agotarse el presupuesto disponible en cada convocatoria, o, si ocurriera antes, hasta que se alcance la fecha de finalización del plazo de presentación de solicitudes establecida en cada convocatoria, de acuerdo con lo previsto en el artículo 6.

2. Las subvenciones se otorgarán una sola vez por vehículo, sin que quepa la posibilidad de solicitar una nueva ayuda en caso de sucesivas transmisiones de un mismo vehículo que

haya sido subvencionado. En este sentido, el coste subvencionable se corresponderá con el coste de adquisición del vehículo (precio de factura sin impuestos, incluidos todos los extras, accesorios y servicios asociados a la venta, y deducidos los descuentos comerciales aplicados).

3. Las subvenciones reguladas en este real decreto serán compatibles con otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos vigentes para los mismos costes subvencionables, siempre y cuando no tengan la consideración de instrumentos de la Unión Europea, hasta un límite del 80 por ciento del coste subvencionable.

4. Las ayudas incluidas en la Línea 1 quedan limitadas a un vehículo por beneficiario. En el caso de las solicitudes enmarcadas en la Línea 2, se podrá obtener ayuda para un máximo de diez vehículos con ayuda por beneficiario en el caso de empresas y de tres vehículos en caso de personas físicas que desarrollen una actividad económica.

5. A las solicitudes incluidas en la Línea 2 les resultará de aplicación el régimen de minimis regulado en el Reglamento (UE) 2023/2831 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2023, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis, aplicándose los límites de ayuda y reglas de acumulación que establece la normativa de la Unión Europea, según proceda.

Artículo 4. Beneficiarios.

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones previstas en el Programa Auto+ los siguientes sujetos:

a) En la Línea 1, las personas físicas mayores de edad que no realicen una actividad económica, con residencia legal en España.

b) En la Línea 2, podrán ser beneficiarios:

1.º Todo tipo de empresas con personalidad jurídica propia, según las definiciones establecidas en la Recomendación de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (2003/361/CE).

2.º Las personas físicas que desarrollen actividades económicas, por las que ofrezcan bienes o servicios en el mercado, en cuyo caso, habrán de estar dados de alta en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

3.º No podrán ser beneficiarios los concesionarios o puntos de venta cuyo epígrafe de la sección primera de las tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas sea el 615.1 o el 654.1, conforme a lo dispuesto por el Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

2. El beneficiario deberá encontrarse al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social en el momento de la concesión de la subvención. Asimismo, no deberá tener pendiente obligación alguna de reintegro de ayudas a la Administración General del Estado y sus organismos y entidades vinculados o dependientes. Igualmente, el beneficiario no deberá estar sujeto a una orden de recuperación pendiente tras una Decisión previa de la Comisión Europea que haya declarado una ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior. Además, el beneficiario deberá cumplir con el resto de los requisitos establecidos en el artículo 13.2 y 13.3 bis de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. En el caso de la línea 2, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, no podrán obtener la condición de beneficiarias aquellas empresas que se encuentren en situación de crisis según la definición del artículo 2.18 del citado Reglamento.

Artículo 5. Régimen de concesión, financiación y cuantía de las ayudas.

1. Las ayudas previstas se concederán de forma directa.

2. Las ayudas previstas se concederán a través de convocatorias, aprobadas mediante orden ministerial del Ministro de Industria y Turismo. Las convocatorias podrán, de forma motivada, delimitar el conjunto de beneficiarios a aquellos que cumplan determinadas condiciones. Cada convocatoria incluirá una única de las dos líneas previstas en el artículo 1.2. Cada convocatoria será objeto de publicidad en la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS), 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.

3. Las ayudas que se otorguen se financiarán con cargo a fondos de los Presupuestos Generales del Estado asignados a la Secretaría de Estado de Industria del Ministerio de Industria y Turismo, de acuerdo con las partidas presupuestarias que se señalen en cada convocatoria. Las ayudas de la Línea 2, si así lo establece la convocatoria, podrán cofinanciarse con cargo al Fondo Social para el Clima. En este caso, el presupuesto de dicho fondo sólo podrá ser concedido a profesionales autónomos y a microempresas que realicen una actividad incluida en la sección o secciones de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2025, según el Real Decreto 10/2025, de 14 de enero, por el que se aprueba la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2025 (CNAE-2025) que se limiten o concreten en la correspondiente convocatoria, en función de la finalidad de la ayuda.

En las convocatorias cofinanciadas con cargo al Fondo Social para el Clima, únicamente serán subvencionables vehículos ligeros de emisión cero. A estos efectos, se considerarán elegibles exclusivamente los vehículos eléctricos puros, propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos, sin intervención potencial de ninguna fuente de energía de origen fósil.

4. Se considerará agotado el presupuesto disponible para una convocatoria de ayudas cuando se haya presentado la última solicitud de ayuda que agote el importe asignado a la misma. Con posterioridad a ese momento, los solicitantes de ayuda podrán seguir presentando solicitudes en la aplicación informática correspondiente, que entrarán a formar parte de una lista de espera y que serán atendidas por riguroso orden de presentación de las mismas, supeditado a que se hayan producido desistimientos en solicitudes anteriores que liberen presupuesto u otras circunstancias que aumenten el presupuesto de la respectiva convocatoria. La posibilidad de continuar presentando solicitudes finalizará definitivamente en la fecha prevista en cada convocatoria. La lista de espera de una determinada convocatoria, siempre y cuando el crédito asociado a ésta no tenga el carácter de incorporable, finalizará su vigencia el 31 de diciembre del año en que se publique la convocatoria correspondiente. En ningún caso el hecho de presentar una solicitud y que ésta forme parte de la lista de espera señalada en este apartado generará derecho alguno a la percepción de ayuda.

5. Si en una de las convocatorias que se dicten con amparo en las presentes bases no se agota todo el presupuesto disponible, una vez finalizado el plazo de presentación de solicitudes, el presupuesto remanente en una dotación presupuestaria podrá ser utilizado para incrementar la disponibilidad presupuestaria de, en caso de haberse establecido, cualquier otra dotación presupuestaria de esa misma convocatoria.

6. Las cuantías individuales de ayuda para los vehículos subvencionables se indican en el anexo II y en el anexo III. La cuantía de la ayuda concedida en ningún caso podrá superar el importe máximo de ayuda establecido en los anexos II y III para cada categoría de vehículo, línea y, en su caso, convocatoria, con independencia del resultado de la aplicación acumulativa de los criterios estipulados en el apartado 2 de los mencionados anexos. La cuantía de la ayuda concedida tampoco podrá, en ningún caso, superar el coste de adquisición del vehículo (precio de factura sin impuestos, incluidos todos los extras, accesorios y servicios asociados a la venta, y deducidos los descuentos comerciales aplicados).

Artículo 6. Plazos para la presentación de solicitudes.

El plazo de presentación de las solicitudes de ayuda será el que se establezca en la correspondiente convocatoria, y se prolongará hasta el 15 de octubre del año en curso como máximo. En el caso de que el crédito con el que se financia una convocatoria tenga la condición de incorporable, este plazo se podrá prolongar hasta el 31 de diciembre.

El extracto de la convocatoria se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», por conducto de la BDNS, una vez que se haya presentado ante ésta el texto de la convocatoria y la información requerida para su publicación.

Artículo 7. Órganos competentes para instruir y resolver el procedimiento de concesión y órgano responsable del seguimiento de las subvenciones.

1. El órgano competente para ordenar e instruir los procedimientos de concesión será la Dirección General de Programas Industriales del Ministerio de Industria y Turismo.

2. El órgano competente para resolver el procedimiento de concesión de ayudas será la Secretaría de Estado de Industria.

3. A efectos de lo previsto en el artículo 88.3 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, el órgano encargado del seguimiento de las ayudas será la Dirección General de Programas Industriales del Ministerio de Industria y Turismo.

Artículo 8. Formalización y presentación de solicitudes de ayuda para la adquisición de vehículos.

1. La presentación de las solicitudes de ayuda se realizará a través de un sistema telemático de gestión (STG) puesto en marcha para la gestión de las mismas por el Ministerio de Industria y Turismo, con las garantías exigidas en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. La presentación de solicitudes será realizada por el propio interesado mediante firma electrónica avanzada en la aplicación informática o bien a través de un representante nombrado a tal efecto. En este último caso, el representante deberá estar autorizado por el interesado a efectos del proceso de tramitación de la ayuda mediante declaración responsable de autorización de representación suscrita por algún medio válido en derecho por el referido interesado. A estos efectos, los concesionarios, puntos de venta y empresas de renting o leasing financiero podrán ejercer dicha representación. En caso de cese de representación o modificación del representante, el nuevo representante deberá iniciar el trámite de cese de representación que se establezca en el STG.

3. Las solicitudes de ayuda serán presentadas mediante firma electrónica avanzada cumplimentando el formulario disponible en el STG según el siguiente procedimiento:

a) Para presentar la solicitud, se deberá cumplimentar de forma electrónica el formulario de solicitud de ayuda, indicando los datos básicos de la operación relativos al interesado, al vehículo objeto de ayuda y a la cuenta bancaria destino de la ayuda. El formulario permitirá al solicitante declarar el consentimiento expreso para que el órgano competente intermedie los datos de identidad y titularidad de vehículos en posesión de la Administración pública, así como permitir la autorización expresa del interesado a la consulta de obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social.

b) Junto con el formulario de solicitud, el solicitante deberá cargar en el STG los siguientes documentos:

1.º En el caso de que la solicitud se presente por parte de un representante, declaración responsable de autorización de representación completa según los formatos proporcionados en

el portal de ayudas del Ministerio de Industria y Turismo.

2.º Copia de la Ficha Técnica (Tarjeta ITV) definitiva del vehículo adquirido. No se aceptará la presentación de cualquier otro documento de similar índole o de naturaleza provisional.

3.º Copia del Permiso de Circulación definitivo del vehículo adquirido emitido por la Dirección General de Tráfico. No se aceptará la presentación de cualquier otro documento de similar índole o de naturaleza provisional.

4.º Certificación que acredite los datos bancarios para transferencia del importe de la ayuda. El beneficiario de la ayuda deberá ser titular del número de cuenta en el que, en su caso, se ingrese la ayuda. El número de cuenta de la certificación deberá coincidir con el indicado en la solicitud, pudiéndose, en caso contrario, requerir subsanación de dicho número de cuenta.

5.º Factura de la compraventa del vehículo objeto de la subvención a nombre del beneficiario, salvo en los casos de renting y leasing. La fecha de factura deberá ser igual o posterior a la establecida en cada convocatoria. La factura deberá acreditar la aplicación de un descuento de al menos 1.000 euros en el precio de venta (impuestos excluidos) del vehículo, registrado con un concepto indubitadamente relacionado con el Programa Auto+. Este descuento se aplicará siempre y cuando el vehículo sea nuevo y pertenezca a las categorías M1 o N1.

6.º Documentos justificativos bancarios del pago de la factura de compraventa del vehículo. Según se establece en el artículo 7 de la Ley 7/2012, de 29 de octubre, de modificación de la normativa tributaria y presupuestaria y de adecuación de la normativa financiera para la intensificación de las actuaciones en la prevención y lucha contra el fraude, no podrán pagarse en efectivo las operaciones con un importe igual o superior a 1.000 euros en las que alguna de las partes intervinientes actúe en calidad de empresario o profesional. A efectos del cálculo de este límite, se sumarán los importes de todas las operaciones o pagos en que se haya podido fraccionar la entrega de bienes. Sólo se considerarán válidos aquellos justificantes de pago que permitan identificar, de manera conjunta e indubitada:

i. Al solicitante de la ayuda.

ii. Al punto de venta del concesionario, fabricante o importador que ha percibido las cantidades abonadas.

iii. La fecha de pago (fecha valor) o de salida efectiva de los fondos con los que se ha efectuado el pago del vehículo. El pago del importe del vehículo, incluido el abono, en su caso, de posibles cantidades a cuenta o bajo cualquier otro concepto, deberá ser realizado igualmente en una fecha igual o posterior a la fecha establecida para el documento de este mismo numeral 6.º de este mismo artículo 8.3.b).

iv. El vehículo objeto de la subvención, con sus correspondientes datos de matriculación y modelo.

v. El importe del vehículo.

7.º En el caso de compras de vehículos realizadas total o parcialmente a través de financiación, la documentación justificativa deberá contener al menos los siguientes documentos:

i. Factura de compraventa en los términos establecidos en el numeral 5.º de este artículo 8.3.b).

ii. Contrato de financiación entre beneficiario y entidad financiera firmado por ambas partes que permita identificar al vehículo mediante matrícula o bastidor, el importe financiado y la fecha de formalización del contrato.

iii. Certificado de la entidad financiera firmado o sellado que permita identificar al vehículo mediante matrícula o bastidor; el importe financiado; la fecha de pago de la cantidad financiada;

la entidad financiera ordenante del pago, que deberá coincidir con la entidad financiera firmante del contrato de financiación; al punto de venta receptor del pago, que deberá coincidir con el punto de venta emisor de la factura de compraventa y, por último, al prestatario, que debe coincidir con titular del vehículo en el permiso de circulación.

8.º En el caso de no autorizar la consulta de obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social, certificación expedida por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de estar al corriente de sus obligaciones tributarias, certificación de encontrarse al corriente en sus obligaciones frente a la Seguridad Social y declaración responsable de no estar incurso en ninguna de las restantes circunstancias enumeradas en el artículo 13, apartado 2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, así como no tener pendiente obligación alguna de reintegro de subvenciones o ayudas con la Administración General del Estado y sus organismos o entidades públicas dependientes o vinculados. En el caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2, y cuando la entidad solicitante presente un certificado de inexistencia de inscripción en la Seguridad Social, deberá presentar también una declaración responsable que refrende el hecho de no tener trabajadores a su cargo.

Ello se entenderá sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección que corresponden al órgano competente, que podrá requerir en cualquier momento anterior a la propuesta de resolución de concesión la acreditación documental de las circunstancias declaradas, de conformidad con lo previsto en la normativa de subvenciones y en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

9.º En caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2, Certificado de situación censal del solicitante en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores, expedido exclusivamente por la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

10.º En caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2 y el vehículo se adquiera mediante operaciones de financiación por leasing financiero o arrendamiento por «renting», contrato de la operación, que deberá tener una duración igual o mayor a tres años.

11.º En el caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2 y sea presentada por una persona jurídica, certificado del Registro Mercantil que acredite la facultad de representación del interesado o Poder notarial de representación correctamente depositado en el Registro Mercantil, junto con el justificante de depósito en el mismo. En cualquiera de los casos, deberá establecerse claramente el representante legal de la empresa solicitante.

12.º En el caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2 y sea presentada por una persona jurídica, certificado de ayudas de minimis emitido a través de la BDNS regulada por el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo, desde la sede electrónica central del Ministerio de Hacienda o directamente a través de la Oficina de Informática Presupuestaria de la Intervención General de la Administración del Estado.

13.º En el caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2 y sea presentada por una persona jurídica, y en el caso de que dicho solicitante haya presentado solicitudes que, junto con una solicitud en curso, acumulen una ayuda solicitada superior a 30.000 euros, acreditación del cumplimiento de los plazos de pago referidos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, en los términos previstos en el artículo 13.3 bis de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Se entenderá cumplido el requisito exigido cuando el nivel de cumplimiento de los plazos de pago previstos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, sea igual o superior al porcentaje previsto en la disposición final sexta, letra d), apartado segundo, de la Ley 18/2022, de 28 de septiembre, de creación y crecimiento de empresas.

La acreditación del nivel de cumplimiento establecido se realizará por los siguientes medios de prueba:

i) Las personas jurídicas que, de acuerdo con la normativa contable pueden presentar cuenta de pérdidas y ganancias abreviada, mediante certificación suscrita por la persona física o, en el caso de personas jurídicas, por el órgano de administración o equivalente, con poder de representación suficiente, en la que afirmen alcanzar el nivel de cumplimiento de los plazos de pago previstos en la citada Ley 3/2004, de 29 de diciembre. Podrán también acreditar dicha circunstancia por alguno de los medios de prueba previstos en el apartado ii) siguiente y con sujeción a su regulación. En dicho caso, se deberá presentar, asimismo, documento acreditativo de nombramiento de los firmantes como órgano de administración o equivalente, con poder de representación suficiente.

ii) Las personas jurídicas que, de acuerdo con la normativa contable no pueden presentar cuenta de pérdidas y ganancias abreviada, mediante:

Uno. Certificación emitida por auditor inscrito en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas que contenga una trascripción desglosada de la información en materia de pagos descrita en la memoria de las últimas cuentas anuales auditadas, cuando de ellas se desprenda que se alcanza el nivel de cumplimiento de los plazos de pago establecidos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, determinado en este apartado, en base a la información requerida por la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre. Esta certificación será válida hasta que resulten auditadas las cuentas anuales del ejercicio siguiente.

Dos. En el caso de que no sea posible emitir el certificado emitido por auditor inscrito en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas, «Informe de Procedimientos Acordados», elaborado por un auditor inscrito en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas, firmado electrónicamente por dicho auditor, que, con base en la revisión de una muestra representativa de las facturas pendientes de pago a proveedores de la sociedad a una fecha de referencia, concluya sin la detección de excepciones al cumplimiento de los plazos de pago de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, o en el caso de que se detectasen, éstas no impidan alcanzar el nivel de cumplimiento requerido.

En relación con el Informe de Procedimientos Acordados, se estará a lo dispuesto por el artículo 22 bis del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

La falta de acreditación del cumplimiento de los plazos de pago previstos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, producirá los efectos del desistimiento.

14.º Cualquier otro documento o modalidad de alguno de los explicitados en los numerales anteriores que se exija en cada una de las correspondientes convocatorias y que resulten imprescindibles para obtener la condición de beneficiario o para efectuar la comprobación de la ayuda.

c) Tras cumplimentar todos los datos necesarios y aportar los documentos preceptivos, el solicitante cargará la solicitud de ayuda en el STG. La solicitud quedará registrada y, automáticamente, el STG detraerá de forma provisional la cuantía de ayuda solicitada del presupuesto disponible. Tras ello, el solicitante recibirá un correo electrónico, dirigido a la dirección aportada en el formulario para tal efecto, confirmando dicha solicitud.

La obtención de la ayuda estará condicionada a la veracidad de todos los datos y documentos presentados junto con la solicitud.

4. La presentación de la documentación justificativa referida en los apartados precedentes no obsta a la aplicación de controles ulteriores para verificar la efectiva existencia y condiciones concretas de la operación objeto de la ayuda.

5. La presentación de la solicitud implica la conformidad del solicitante y de su representante para recibir todas las comunicaciones y notificaciones que se realicen a lo largo de la tramitación del expediente a través del STG.

El interesado deberá comunicar al órgano gestor cualquier modificación en los datos de contacto consignados para la recepción de comunicaciones y notificaciones.

6. El solicitante o su representante podrán desistir de la solicitud presentada y el beneficiario o su representante podrán renunciar a la ayuda concedida, así como efectuar una devolución voluntaria según el artículo 90 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio. En tales casos, procederá a comunicar dicho desistimiento, renuncia o devolución a través del STG, mediante el formulario de desistimiento o renuncia de solicitud de ayuda habilitado a tal efecto.

Artículo 9. Instrucción del procedimiento, resolución y pago de las ayudas.

1. Una vez presentada la solicitud de ayuda e incorporada la documentación al expediente, el órgano instructor comprobará que se cumplen todos los requisitos para la concesión de la subvención establecidos en la Ley General de Subvenciones, y en su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 887/2006, en este real decreto y los concretados en la convocatoria.

En el caso de que la solicitud o documentación cargada en el STG no reuniera los requisitos exigidos, se requerirá al solicitante para que, en un plazo de diez días, subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La documentación que el solicitante cargue en la aplicación deberá coincidir con el contenido de las correspondientes casillas.

No se requerirán para su subsanación los datos referidos en el artículo 8.3.a), a excepción del número de cuenta bancaria, pero se podrá desistir de la solicitud y presentar una nueva. El resto de la documentación aportada podrá ser objeto de requerimiento de subsanación.

El órgano gestor podrá, de oficio, modificar datos cuya inexactitud se derive indubitadamente de errores de forma.

2. Una vez instruido el expediente y verificado el cumplimiento de los requisitos, incluidos los estipulados en el anexo IV de este real decreto, el órgano instructor formulará propuesta de resolución, que contendrá, como mínimo: identificación del solicitante, identificación del vehículo objeto de ayuda, verificación del cumplimiento de los requisitos establecidos, cálculo de la cuantía de la ayuda aplicando los criterios estipulados en los anexos I II y III, y propuesta de concesión o denegación.

La propuesta de resolución provisional se notificará a los interesados para que, en el plazo de diez días hábiles, formulen las alegaciones que estimen pertinentes, de conformidad con lo establecido en el artículo 24.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Transcurrido el plazo de alegaciones sin que se hayan presentado o, en su caso, una vez examinadas las alegaciones presentadas, la propuesta de resolución se elevará al órgano concedente para su resolución definitiva.

3. La persona titular de la Secretaría de Estado de Industria dictará resolución respecto de las solicitudes validadas y el órgano gestor la notificará dentro del plazo máximo establecido en el apartado 4 del artículo 25 la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. En caso de no dictarse y notificarse la resolución en el plazo establecido, la solicitud se podrá entender desestimada por silencio administrativo.

Para los beneficiarios de la Línea 2, la resolución de concesión deberá informar del importe de la ayuda, expresado en equivalente de subvención bruta y de su carácter de minimis, haciendo referencia expresa al Reglamento (UE) 2023/2831 de la Comisión, de 13 de diciembre

de 2023, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis.

4. Las resoluciones de concesión de la ayuda serán publicadas en el Portal de Ayudas del Ministerio de Industria y Turismo (www.mintur.gob.es) y se notificarán a los beneficiarios.

5. Contra la resolución, que pondrá fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes ante el mismo órgano que la ha dictado, o bien recurrir directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo, en la forma y plazos previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

6. Con posterioridad al dictado de la resolución de concesión, se procederá al pago de la ayuda al beneficiario por una cuantía que deberá coincidir con el indicado en la resolución. Los pagos se realizarán mediante transferencia a la cuenta bancaria indicada por el solicitante en el cuestionario de solicitud. El procedimiento de pago será el regulado en la Resolución de 2 de marzo de 2021, conjunta de la Intervención General de la Administración del Estado y de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se regula el procedimiento para la realización de ciertos pagos a través de agentes mediadores.

7. En virtud del artículo 28.5 del Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1724, se publicará en un sitio web único de libre acceso toda la información relativa a cada producto final de tecnologías de cero emisiones netas contemplados en estas bases, en virtud del artículo 28.1 del mencionado reglamento.

Artículo 10. Obligaciones de los solicitantes y beneficiarios.

1. Serán obligaciones de los solicitantes y beneficiarios:

a) Seguir la metodología y el procedimiento establecidos en el presente real decreto y las eventuales notas aclaratorias publicadas en el portal de ayudas del Ministerio de Industria y Turismo, así como el cumplimiento de los requisitos exigidos, la realización de la actividad y el cumplimiento de la finalidad que determina la concesión de la ayuda, y la conservación de los justificantes y documentación correspondiente acreditativa de tales extremos.

b) Facilitar las comprobaciones encaminadas a garantizar la correcta realización de la actuación objeto de la ayuda.

c) Someterse a las actuaciones de comprobación del órgano gestor, al control financiero de la Intervención General de la Administración del Estado, al Tribunal de Cuentas y, en el caso de que los fondos provengan del Fondo Social para el Clima, a cualesquiera otras actuaciones de inspección que puedan realizar los órganos o autoridades de control competentes, tanto nacionales como de la Unión Europea, de acuerdo a lo establecido en la normativa aplicable a la gestión de las ayudas cofinanciadas con fondos europeos, conforme establece el artículo 45 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

d) Mantener la titularidad del vehículo y su matriculación en España al menos durante dos años desde el momento de la concesión de la subvención, salvo baja definitiva provocada por robo, siniestro o daños irreparables, sustitución por defectos graves de origen del vehículo o fallecimiento del beneficiario. En dichos casos, el beneficiario deberá presentar, además de la baja definitiva del vehículo objeto de la ayuda:

1.º En el caso de robo, copia auténtica de la denuncia ante la Policía Nacional, Guardia Civil o Policía Local.

2.º En el caso de siniestro o daños irreparables, Parte Europeo de Accidentes o copia auténtica del atestado elaborado por la Policía Nacional, Guardia Civil o Policía Local.

3.º En el caso de sustitución de defectos graves de origen del vehículo, declaración responsable del concesionario o punto de venta del grupo fabricante o importador, firmada electrónicamente, atestiguando este hecho. En este caso, el vehículo que sustituya al que determinó la concesión de la ayuda deberá poseer iguales características o, de ser diferentes, se reintegrará la ayuda en la proporción que corresponda, en virtud del artículo 12 y de los anexos I, II, III y IV de este real decreto.

4.º En el caso de fallecimiento del beneficiario, acreditación de fallecimiento y, en su caso, de la condición de heredero del adquirente del vehículo y declaración responsable de que éste asume las obligaciones del fallecido.

e) Comunicar al órgano gestor la obtención de otra financiación incompatible o que exceda del umbral del 80 % del coste subvencionable y, en su caso, desistir de la solicitud presentada o renunciar a la ayuda concedida en el presente Programa.

f) Comunicar al órgano gestor cualquier hecho que devenga en la transmisión de la titularidad o la baja definitiva o administrativa del vehículo subvencionado en el plazo de dos años desde la resolución de concesión de la ayuda.

g) En la Línea 2, los usuarios de aquellos vehículos de renting o leasing financiero que hayan sido objeto de ayuda remitirán, previo requerimiento de información, todos los recibos mensuales del servicio o certificado bancario agregado equivalente, de forma que se demuestre que han abonado las cuantías correspondientes en los dos años siguientes a la concesión de la ayuda. Además, en este mismo caso, y transcurrido dicho plazo, la titularidad del vehículo objeto de la ayuda deberá seguir siendo bien del beneficiario o bien de la empresa de renting o leasing.

h) Colaborar con el órgano gestor en las actuaciones de seguimiento y evaluación del programa, facilitando la información que resulte necesaria a tal efecto, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 27/2022, de 20 de diciembre, de institucionalización de la evaluación de políticas públicas en la Administración General del Estado.

i) Mantener actualizados los datos de notificación, comunicando de inmediato cualquier cambio al órgano gestor.

j) Conservar la documentación justificativa de la subvención en tanto no haya prescrito el derecho de la Administración a exigir el reintegro.

k) Adicionalmente, en el caso de que los fondos provengan del Fondo Social para el Clima, aportar la documentación en tiempo y forma que se determine por parte de los órganos o autoridades de control competentes, tanto nacionales como de la Unión Europea.

l) Cualquier otra que se determine en la respectiva convocatoria y que sea estrictamente necesaria para la obtención de la condición de beneficiario o para el mantenimiento de ésta.

2. El incumplimiento de las obligaciones previstas en el apartado anterior será causa de reintegro, de acuerdo con lo establecido en el título II de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Artículo 11. Seguimiento y control de las ayudas.

1. El Ministerio de Industria y Turismo realizará las pertinentes actuaciones de seguimiento y control de las ayudas concedidas al amparo de este real decreto, sin perjuicio de las que corresponda realizar a la Intervención General de la Administración del Estado en virtud de lo dispuesto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

2. El Ministerio de Industria y Turismo podrá comunicar y comprobar telemáticamente en el Registro de Vehículos, a través del procedimiento establecido por la Dirección General de Tráfico, el nombre de los titulares y los vehículos objeto de las subvenciones, con la finalidad de realizar el control de las obligaciones recogidas en el artículo 10.1, letras d) y f).

3. A efectos de la comprobación de los requisitos establecidos en el presente real decreto y previo el consentimiento del interesado, el Ministerio de Industria y Turismo podrá comprobar la identidad del beneficiario a través de la intermediación de datos con la Dirección General de la Policía del Ministerio del Interior. En caso de beneficiarios con permiso temporal de residencia podrá ser necesaria la consulta de datos de extranjería por los medios análogos de intermediación con la Dirección General de Policía.

4. El Ministerio de Industria y Turismo comprobará a través del sistema de información contable correspondiente que el beneficiario se encuentra al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones por reintegro de ayudas en forma de préstamos y subvenciones con la Administración General del Estado y sus organismos y entidades públicas dependientes o vinculados.

5. El órgano gestor podrá recabar la información necesaria para la evaluación del programa, dentro del marco previsto en la Ley 27/2022, de 20 de diciembre, de institucionalización de la evaluación de políticas públicas en la Administración General del Estado y con respeto a la normativa de protección de datos personales.

6. De cara a garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3.3, el órgano gestor podrá recabar información de otros órganos administrativos estatales, autonómicos o locales en relación con la matrícula del vehículo, a fin de comprobar la inexistencia de doble financiación.

Artículo 12. Causas de nulidad, desistimiento o de reintegro de las ayudas.

1. Con independencia de las consecuencias económicas que pudiesen resultar de revisiones de oficio o declaraciones de lesividad de las resoluciones de concesión, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, se procederá al reintegro, total o parcial, y la exigencia del interés de demora desde la fecha del pago de la subvención hasta la fecha en que se dicte la resolución de reintegro o se realice el ingreso efectivo del propio reintegro de forma voluntaria, en los supuestos regulados en el artículo 37 de la citada ley, así como en los demás previstos expresamente por este real decreto.

2. En el caso de incumplimientos parciales, se determinará la cantidad a reintegrar por el beneficiario con arreglo al principio de proporcionalidad y en función de los costes justificados y de las actuaciones acreditadas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en relación con el artículo 17.3.n) de dicha ley.

3. En aras del cumplimiento del artículo 3.3, y en caso de detectarse una incompatibilidad de ayudas, se incoará el procedimiento de reintegro correspondiente.

4. El beneficiario de la ayuda deberá mantener la titularidad del vehículo objeto de la subvención durante un período de al menos dos años desde la resolución de concesión. Si se produce transmisión de la titularidad o la baja definitiva o administrativa del vehículo en el período de dos años desde la resolución de concesión, se determinará el reintegro íntegro de la ayuda, salvo lo explicitado en la letra d) del apartado 1 del artículo 10 de este real decreto.

Artículo 13. Publicidad.

1. Toda referencia a la actuación objeto de las ayudas reguladas por las presentes bases en publicaciones, actividades de difusión, páginas web y en general en cualesquiera medios de difusión deberá figurar tal como establece el artículo 18.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

2. En su caso, todos los carteles informativos y placas deberán colocarse en un lugar bien visible y de acceso al público.

3. Los logotipos institucionales únicamente podrán ser empleados en los materiales que se utilicen para la realización, información y difusión de las actuaciones que constituyen el objeto de la subvención, y no con otros fines publicitarios ajenos a las mismas.

4. Para la inclusión de logotipos institucionales se utilizarán exclusivamente aquellos logotipos que estén disponibles en el Portal de Ayudas del Ministerio de Industria y Turismo, aplicándolo en la forma que se le indique y respetando su integridad.

5. Se aplicarán las reglas estipuladas en el artículo 31.3 del Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Artículo 14. Confidencialidad y protección de datos de carácter personal.

1. De conformidad con la el Reglamento (UE) 2016/679 y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, la información y datos de carácter personal que reciba, en su caso, el Ministerio de Industria y Turismo por parte de cualquier solicitante, beneficiario o interesado, también tendrá carácter confidencial, y serán recogidos por el mismo para ser incorporados, respectivamente, a los ficheros automatizados de titularidad y responsabilidad del mismo, con la finalidad de verificar el cumplimiento, control y seguimiento de las obligaciones establecidas por el presente real decreto. Los interesados podrán ejercer personalmente sus derechos de acceso, rectificación, supresión, limitación del tratamiento, portabilidad y oposición mediante escrito.

2. No obstante lo anterior, y con la presentación de la solicitud de ayuda, en el marco de este programa y en la forma establecida por este real decreto, los beneficiarios aceptan la publicación de aquellos datos de la ayuda concedida que permitan garantizar la publicidad, objetividad y concurrencia de estas ayudas en particular, por lo señalado en el artículo 31.2 y 3 c) del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

3. La información sobre la concesión de subvenciones otorgadas al amparo de este real decreto se comunicará a la BDNS en los términos en que se establece dicha obligación por el artículo 20 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 15. Régimen jurídico.

Las ayudas reguladas en el presente real decreto se regirán, además de por lo que en él se dispone, por la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

Disposición adicional primera. Órgano competente para la gestión de la Lista Blanca.

El órgano competente para la comprobación del contenido de las declaraciones responsables en el ámbito de la Lista Blanca del Programa Auto+ contemplada en el anexo IV será la Dirección General de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria y Turismo.

Disposición adicional segunda. Puntuación de huella de carbono y adaptación de los criterios del Programa Auto+.

La aprobación de una metodología de puntuación de huella de carbono de los vehículos basada en las emisiones de gases de efecto invernadero generadas a lo largo de su ciclo de vida determinará la revisión de los criterios de elegibilidad y de determinación de la cuantía de las ayudas previstas en este real decreto, a fin de adaptarlos a dicho sistema, siempre y cuando exista y se proporcione acceso al órgano gestor a una base de datos que contenga todos los parámetros aplicables a todos los modelos incluidos en el alcance del Programa y que, además, resulte interoperable con el STG.

Disposición adicional tercera. Autorización de concesión.

La convocatoria de la línea 1 correspondiente al año 2026 estará dotada con 350.000.000 euros que se imputarán a la aplicación presupuestaria 20.09.422B.783 del año 2026.

La convocatoria de la línea 2 correspondiente al año 2026 estará dotada con 50.000.000 euros, de los que se imputarán 42.000.000 euros a la aplicación presupuestaria 20.09.422B.774 y 8.000.000 euros a la aplicación presupuestaria 20.09.422B.776, ambas correspondientes al año 2026.

La aprobación de este real decreto conlleva la autorización de las convocatorias de concesión de las subvenciones por el Consejo de Ministros, a efectos de lo dispuesto en el artículo 10.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, para el ejercicio presupuestario de 2026.

Disposición transitoria primera. Adquisición de vehículos previa a la entrada en vigor de este real decreto.

1. Para la convocatoria correspondiente al año 2026, se aceptarán como vehículos subvencionables los vehículos nuevos matriculados por primera vez a nombre del beneficiario en una fecha igual o posterior al 1 de enero de 2026, y otros vehículos cuya primera matriculación como vehículo nuevo se haya efectuado con fecha igual o posterior al 1 de enero de 2025, siempre que cumplan con el resto de requisitos establecidos en estas bases y en la convocatoria correspondiente.

2. Para la convocatoria correspondiente al año 2026, en el caso de los vehículos adquiridos en una fecha anterior a la de apertura de plazo de presentación de solicitudes, la factura de la compraventa del vehículo objeto de la subvención a la que hace referencia el numeral 6.º de la letra b) del apartado 3 del artículo 8 podrá no contemplar que el punto de venta o fabricante ha efectuado un descuento de al menos 1.000 euros en el precio de venta (precio en factura y sin impuestos) del vehículo.

Disposición transitoria segunda. Financiación correspondiente al criterio Europeo.

La financiación adicional contemplada en la letra c) del apartado 2 de los anexos II y III sólo podrá otorgarse a aquellos modelos de vehículos que, en el momento de la solicitud, se encuentren incluidos en la Lista Blanca del Programa Auto+, según lo estipulado en el anexo IV.

Disposición final primera. Título competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de los títulos competenciales del artículo 149.1.13.ª, 23.ª y 25.ª de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva sobre las bases y la coordinación de la planificación general de la actividad económica, en materia de legislación básica sobre protección del medioambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección, y sobre las bases del régimen minero y energético, respectivamente.

Disposición final segunda. Habilitación.

1. Por orden de la persona titular del Ministerio de Industria y Turismo se podrán modificar los anexos del presente real decreto.

2. Se habilita a la persona titular del Ministerio de Industria y Turismo para dictar cuantas órdenes sean necesarias para el desarrollo y aplicación de lo establecido en este real decreto.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

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

Dado el 22 de julio de 2026.

FELIPE R.

El Ministro de Industria y Turismo,
JORDI HEREU BOHER

ANEXO I

Vehículos subvencionables en el «Programa Auto+»

1. Las categorías elegibles de los vehículos serán las siguientes:

a) Turismos M1: Vehículos diseñados y fabricados principalmente para el transporte de pasajeros y su equipaje que tengan, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor, sin espacio para pasajeros de pie, independientemente de que el número de plazas de asiento se limite o no a la plaza de asiento del conductor.

b) Furgonetas o camiones ligeros N1: Vehículos diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías cuya masa máxima no sea superior a 3.500 kilogramos. También serán elegibles vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, pero que no exceda los 4.250 kg, siempre que la masa que supere los 3.500 kg provenga exclusivamente del exceso de masa del sistema de propulsión respecto al sistema de propulsión de un vehículo de las mismas dimensiones que esté equipado con un motor convencional de combustión interna con encendido por chispa o por compresión, y siempre que no se incremente la capacidad de carga respecto al mismo vehículo.

c) 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.

d) Cuadriciclos ligeros L6e cuya masa en vacío sea inferior o igual a 425 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 6 kW.

e) Cuadriciclos pesados L7e cuya masa en orden de marcha (no incluido el peso de las baterías) sea inferior o igual a 450 kg en el caso de transporte de pasajeros y a 600 kg en el caso de transporte de mercancías, y que no puedan clasificarse como cuadriciclos ligeros.

2. Sólo podrán recibir ayuda los beneficiarios que hayan adquirido un vehículo que ostente la etiqueta CERO, en una de las siguientes modalidades:

a) Vehículo eléctrico puro: vehículos eléctricos de batería (BEV) y vehículos eléctricos de célula de combustible (FCEV). A los efectos de la financiación con cargo al Fondo Social para el Clima, únicamente serán elegibles los vehículos que cumplan esta definición estricta de vehículo de emisión cero.

b) Vehículo electrificado: vehículos eléctricos de autonomía extendida (EREV) y vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV).

ANEXO II

Requisitos exigibles a los vehículos adquiridos en el Programa Auto+ e importes de la ayuda para las solicitudes de la Línea 1

1. En el caso de las solicitudes presentadas en la Línea 1, se establecen los siguientes importes máximos de ayuda por vehículo, en euros:

Línea 1 Tipo de vehículo	**Importe máximo de la ayuda – Euros**
M1	4.500
N1	5.000
L3e, L4e, L5e	1.100
L6e y L7e	1.500

2. La ayuda concedida para cada vehículo se calculará de forma acumulativa, limitada al importe máximo de la ayuda y con base en los siguientes criterios, como un porcentaje que se aplicará al importe máximo:

a) Criterio Eléctrico (E1): El programa se restringe a los vehículos que posean la etiqueta CERO.

1.º En el caso de vehículos eléctricos puros, se concederá un 50 por ciento del importe máximo de la ayuda.

2.º En el caso de vehículos eléctricos de autonomía extendida e híbridos enchufables, se concederá un 25 por ciento del importe máximo de la ayuda.

b) Criterio Económico (E2):

1.º Para los vehículos M1 se establecen dos factores de modulación para la determinación de la ayuda:

i) Para los vehículos M1 con un precio superior a 35.000 euros, hasta un límite de 45.000 euros, se concederá un 15 por ciento del importe máximo de la ayuda.

ii) Para los vehículos M1 con un precio de hasta 35.000 euros se concederá un 25 por ciento del importe máximo de la ayuda.

2.º Para el resto de vehículos, se concederá un 25 por ciento del importe máximo de la ayuda.

3.º Para vehículos M1, el precio máximo del vehículo por adquirir será de 45.000 euros.

4.º Para vehículos L3e, L4e y L5e, el precio máximo del vehículo por adquirir será de 10.000 euros.

5.º Todos los precios de vehículos referidos en este criterio se entenderán como precios en factura (que deberán incluir todos los extras, accesorios y servicios asociados a la venta del vehículo), sin impuestos, y después de realizar los pertinentes descuentos comerciales.

c) Criterio Europeo (E3):

1.º Para aquellos vehículos cuyo montaje y terminación final previa a la comercialización se haya realizado en, al menos, una instalación industrial de la UE se concederá un 15 por ciento del importe máximo de la ayuda.

2.º Para vehículos eléctricos de autonomía extendida e híbridos enchufables, si una parte del proceso de fabricación de la batería, que deberá incluir, al menos, el ensamblaje de los conjuntos de baterías, se realiza en la UE, se concederá un 10 por ciento adicional del importe máximo de la ayuda.

3.º Para vehículos eléctricos puros, se concederá un 10 por ciento adicional del importe máximo de la ayuda si se cumplen todas y cada una de las siguientes condiciones:

i) se exigirá que una parte del proceso de fabricación de la batería, que deberá incluir, al menos, el ensamblaje de los conjuntos de baterías, se realice en la UE.

ii) Al menos uno de los siguientes componentes de las baterías deberá estar fabricado en un país distinto de aquel identificado como mayor tercer país proveedor en la más reciente Comunicación de la Comisión que proporciona información actualizada para determinar las cuotas de suministro a la Unión Europea de productos finales y sus principales componentes específicos procedentes de diferentes terceros países de conformidad con el Reglamento (UE) 2024/1735, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas (Reglamento sobre la Industria de Cero Emisiones Netas) (C/2025/3236): conjuntos de las baterías; módulos de las baterías; celdas de las baterías.

iii) El porcentaje de mercurio de la batería deberá ser significativamente inferior al máximo permitido por el Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE.

Estos dos últimos requisitos, se exigen en cumplimiento del artículo 28 del Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1724.

ANEXO III

Requisitos exigibles a los vehículos adquiridos en el Programa Auto+ e importes de la ayuda para las solicitudes de la Línea 2

1. En el caso de las solicitudes presentadas en la Línea 2, se establecen los siguientes importes máximos de ayuda por vehículo, en euros:

a) En el caso de que el solicitante sea un autónomo o una microempresa:

Línea 2 (autónomos y microempresas) Tipo de vehículo	**Importe máximo de la ayuda – Euros**
M1	6.000
N1	7.500
L3e, L4e, L5e	1.100
L6e y L7e	1.500

b) En el caso de que el solicitante sea una empresa distinta de una microempresa:

Línea 2 (otras empresas) Tipo de vehículo	Importe máximo de la ayuda – Euros
M1	4.500
N1	5.000
L3e, L4e, L5e	1.100
L6e y L7e	1.500

c) En el caso de profesionales autónomos y microempresas elegibles conforme al artículo 5.3, cofinanciadas con cargo al Fondo Social para el Clima (Programa de apoyo a transporte ligero profesional): cuando el solicitante sea un autónomo o microempresa cuya actividad realizada esté incluida en la sección o secciones de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2025, según el Real Decreto 10/2025, de 14 de enero, por el que se aprueba la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2025 (CNAE-2025) limitadas o concretadas en las convocatorias en función de la finalidad de la ayuda:

Línea 2 (autónomos y microempresas indicados en el artículo 5.3) Tipo de vehículo	Importe máximo de la ayuda – Euros
M1	7.000
N1	12.000
L3e, L4e, L5e	2.000
L6e y L7e	2.000

La catalogación de tamaño de empresa se realizará con base en la Recomendación de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas.

En el ámbito de las actuaciones cofinanciadas con cargo al Fondo Social para el Clima a las que se refiere el apartado 1.c), únicamente serán subvencionables vehículos de emisión cero, quedando expresamente excluidos los vehículos eléctricos de autonomía extendida (EREV) y los vehículos híbridos enchufables (PHEV). Dichas actuaciones se corresponden con el programa de apoyo a la descarbonización del transporte ligero profesional en el marco del Plan Social para el Clima.

2. La ayuda concedida para cada vehículo se calculará de forma acumulativa, limitada al importe máximo de la ayuda con base en los siguientes criterios, sin perjuicio de que, a efectos de la financiación con cargo al Fondo Social para el Clima, únicamente serán elegibles los vehículos que cumplan la definición estricta de vehículo de emisión cero:

a) Criterio Eléctrico (E1): El programa se restringe a los vehículos que posean la etiqueta CERO.

1.º En el caso de vehículos eléctricos puros, se concederá un 50 por ciento del importe máximo de la ayuda.

2.º En el caso de vehículos eléctricos de autonomía extendida e híbridos enchufables, se concederá un 25 por ciento del importe máximo de la ayuda.

b) Criterio Económico (E2):

1.º Para los vehículos M1 se establecen dos factores de modulación para la determinación de la ayuda:

i) Para los vehículos M1 con un precio superior a 35.000 euros, se concederá un 15 por ciento del importe máximo de la ayuda.

ii) Para los vehículos M1 con un precio de hasta 35.000 euros se concederá un 25 por ciento del importe máximo de la ayuda.

2.º Para el resto de vehículos, se concederá un 25 por ciento del importe máximo de la ayuda.

3.º Para vehículos M1 de hasta siete plazas, el precio máximo del vehículo por adquirir será de 45.000 euros. En el caso de vehículos M1 de ocho y nueve plazas, no aplicará este límite.

4.º Para vehículos L3e, L4e y L5e, el precio máximo del vehículo por adquirir será de 10.000 euros.

5.º Todos los precios de vehículos referidos en este criterio se entenderán como precios en factura (que deberán incluir todos los extras, accesorios y servicios asociados a la venta del vehículo), sin impuestos, y después de realizar los pertinentes descuentos comerciales.

c) Criterio Europeo (E3):

1.º Para aquellos vehículos cuyo montaje y terminación final previa a la comercialización se haya realizado en, al menos, una instalación industrial de la UE se concederá un 15 por ciento del importe máximo de la ayuda.

2.º Para vehículos eléctricos de autonomía extendida e híbridos enchufables, si una parte del proceso de fabricación de la batería, que deberá incluir, al menos, el ensamblaje de los conjuntos de baterías, se realiza en la UE, se concederá un 10 por ciento adicional del importe máximo de la ayuda.

3.º Para vehículos eléctricos puros, se concederá un 10 por ciento adicional del importe máximo de la ayuda si se cumplen todas y cada una de las siguientes condiciones:

i. se exigirá que una parte del proceso de fabricación de la batería, que deberá incluir, al menos, el ensamblaje de los conjuntos de baterías, se realice en la UE.

ii. Al menos uno de los siguientes componentes de las baterías deberá estar fabricado en un país distinto de aquel identificado como mayor tercer país proveedor en la más reciente Comunicación de la Comisión que proporciona información actualizada para determinar las cuotas de suministro a la Unión Europea de productos finales y sus principales componentes específicos procedentes de diferentes terceros países de conformidad con el Reglamento (UE) 2024/1735, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas (Reglamento sobre la Industria de Cero Emisiones Netas) (C/2025/3236): conjuntos de las baterías; módulos de las baterías; celdas de las baterías.

iii. El porcentaje de mercurio de la batería deberá ser significativamente inferior al máximo permitido por el Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE.

Estos dos últimos requisitos, se exigen en cumplimiento del artículo 28 del Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1724.

ANEXO IV

Documentación preceptiva que remitir por los fabricantes de vehículos y procedimiento de comprobación

1. Los fabricantes de los vehículos incluidos en el alcance de este real decreto podrán consignar, en la base de datos de vehículos del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) o en el sistema telemático equivalente que se indique en la convocatoria, y siguiendo el procedimiento que se establecerá en el portal de ayudas del Ministerio de Industria y Turismo, para cada modelo de vehículo:

a) Declaración responsable de montaje y terminación europeos firmada electrónicamente por el Representante de la Marca-Fabricante, siguiendo el modelo que se dispondrá para tal efecto en el portal de ayudas del Ministerio de Industria y Turismo, declarando que el montaje y la terminación final previa a la comercialización del modelo de vehículo se realiza en, al menos, una instalación industrial de la UE.

b) Declaración responsable de contenido europeo en baterías firmada electrónicamente por el Representante de la Marca-Fabricante, siguiendo el modelo que se dispondrá para tal efecto, declarando, en su caso:

1.º Que una parte del proceso de fabricación de la batería, que deberá incluir, al menos, el ensamblaje de los conjuntos de baterías, se realiza en la UE y

2.º únicamente para modelos de vehículos eléctricos puros, que el modelo de vehículo cumple con lo estipulado en el artículo 28 del Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1724, de forma que:

i. en cumplimiento del criterio de resiliencia, al menos uno de los siguientes componentes de las baterías estará fabricado en un país distinto de aquel identificado como mayor tercer país proveedor en la más reciente Comunicación de la Comisión que proporciona información actualizada para determinar las cuotas de suministro a la Unión Europea de productos finales y sus principales componentes específicos procedentes de diferentes terceros países de conformidad con el Reglamento (UE) 2024/1735, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas (Reglamento sobre la Industria de Cero Emisiones Netas) (C/2025/3236): conjuntos de las baterías; módulos de las baterías; celdas de las baterías.

ii. en cumplimiento del criterio de sostenibilidad medioambiental, el porcentaje de mercurio de la batería es inferior al máximo permitido por el Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE.

2. La vigencia de cada declaración responsable expirará cuando se produzcan cambios en las condiciones declaradas, que deberán ser comunicados por los fabricantes de vehículos a la Dirección General de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria y Turismo. Con base en dichas declaraciones, el Representante de la Marca-Fabricante manifestará, en la base de datos de vehículos del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) o en el sistema telemático equivalente que se indique en la convocatoria, y siguiendo el procedimiento que se establecerá en el portal de ayudas del Ministerio de Industria y Turismo, que el modelo de vehículo cumple con los requisitos declarados, que dispone de la documentación que así lo acredita y que la pondrá a disposición del Ministerio de Industria y Turismo cuando le sea requerida, a través de requerimientos de información o visitas técnicas.

La inexactitud, falsedad u omisión de cualquier dato o información que se incorpore a dicha declaración responsable, o la no presentación ante la Administración competente de la documentación que sea en su caso requerida para acreditar el cumplimiento de lo declarado, determinará la revocación de la declaración responsable correspondiente en los términos referidos en el apartado 5 de este anexo. A tales efectos, el firmante tendrá la condición de interesado en los procedimientos correspondientes.

3. Los modelos de vehículos para los que se haya presentado, al menos, la declaración responsable de montaje y terminación europeos pasarán a formar parte de la Lista Blanca del Programa Auto+.

4. Una vez se admita una solicitud, el STG habilitado por el Ministerio de Industria y Turismo efectuará una consulta a la Lista Blanca del Programa Auto+, a efectos de determinación de la intensidad de la ayuda correspondiente. Los vehículos cuyos modelos formen parte de la Lista Blanca del Programa Auto+ y que cuenten con la declaración responsable de montaje y terminación europeos, podrán ser susceptibles de recibir el porcentaje de ayuda adicional del 15 por ciento contemplado en la letra c) del apartado 2 de los anexos II y III. Los vehículos cuyos modelos formen parte de la Lista Blanca del Programa Auto+ y que cuenten con las declaraciones responsables de montaje y terminación europeos y de contenido europeo en baterías, podrán ser susceptibles de recibir los dos porcentajes de ayuda adicionales contemplados en la letra c) del apartado 2 de los anexos II y III. En el caso de que un vehículo pertenezca a un modelo que no se encuentra incluido en la Lista Blanca del Programa Auto+, el vehículo no será susceptible de recibir los porcentajes de ayuda adicionales contemplados en la letra c) del apartado 2 de los anexos II y III.

5. La Dirección General de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria y Turismo comprobará el contenido de las declaraciones responsables contempladas en el apartado 1 de este anexo. Para ello, podrá remitir requerimientos de información, que deberán ser atendidos por los fabricantes en el plazo de diez días, efectuar visitas técnicas, así como ejercer cualquier otra actividad de comprobación que sea necesaria para determinar la validez de las declaraciones.

Sin perjuicio de las responsabilidades del firmante de las declaraciones responsables que puedan derivarse de la aplicación del artículo 69.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:

a) Si se determinase la no conformidad con lo declarado en la declaración responsable de montaje y terminación europeos, el modelo de vehículo correspondiente será revocado de la Lista Blanca del Programa Auto+.

b) Si se determinase la no conformidad con lo declarado en la declaración responsable de origen de baterías, los vehículos a cuyo modelo corresponda dicha declaración responsable no podrán recibir el porcentaje de ayuda adicional del 10 por ciento contemplado en la letra c) del apartado 2 de los anexos II y III.

6. La Lista Blanca del Programa Auto+ será publicada en el portal de ayudas del Ministerio de Industria y Turismo, y se actualizará periódicamente, a medida que las respectivas declaraciones responsables hayan sido presentadas o revocadas.

ANEXO V

Definiciones

a) Contratos de leasing financiero: aquellos contratos que tengan por objeto exclusivo la cesión del uso de bienes muebles o inmuebles, adquiridos para dicha finalidad según las especificaciones del futuro usuario, a cambio de una contraprestación consistente en el abono

periódico de cuotas. Los bienes objeto de cesión habrán de quedar afectados por el usuario necesariamente a sus explotaciones agrícolas, pesqueras, industriales, comerciales, artesanales, de servicios o profesionales. El contrato de arrendamiento financiero incluirá necesariamente una opción de compra, a su término, a favor del usuario.

b) Contratos de renting o leasing operativo: aquellos contratos de alquiler de bienes de equipo a medio y largo plazo por el cual el arrendatario se compromete a pagar una renta fija periódica —normalmente mensual o trimestral— durante el plazo de vigencia del contrato. A cambio de esta renta, recibirá de la compañía de renting, como servicios más comunes, el uso, mantenimiento y seguro del bien objeto de la operación.

c) Conjunto de baterías: cualquier agrupación de celdas o módulos conectados entre sí o que pueden formar una unidad integrada y cerrada dentro de una carcasa exterior, no destinada a ser desmontada ni abierta por el usuario final.

d) Módulo de baterías: cualquier conjunto de celdas que están conectadas entre sí o cerradas dentro de una carcasa exterior para proteger las celdas contra el impacto externo, y que está destinado a utilizarse de forma independiente o en combinación con otros módulos.

e) Celda de baterías: la unidad funcional básica de una pila o batería compuesta por electrodos, electrolito, contenedor, terminales y, en su caso, separadores, y que contiene materiales activos cuya reacción genera energía eléctrica.

f) Marca-fabricante: una persona física o jurídica que fabrica un vehículo o que manda diseñar o fabricar un vehículo y que es responsable de todos los aspectos de la certificación de un vehículo, así como de garantizar la conformidad de la producción y de las cuestiones de vigilancia de mercado relacionadas con el mismo, y que comercializa con su nombre, denominación social o marca comercial.

g) Modelo de vehículo: grupo de vehículos que sean idénticos al menos en los datos recogidos en el anverso de la ficha de características generales.

h) Representante de la Marca-Fabricante: toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea que está debidamente designada por la Marca-Fabricante para que lo represente ante la autoridad de certificación o ante la autoridad de vigilancia de mercado y para que actúe en su nombre en los asuntos a los que aplica el anexo XIX del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y que asume las obligaciones del fabricante, en los casos en los que este se encuentre establecido fuera de la Unión Europea.

subir

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado
Avda. de Manoteras, 54 - 28050 Madrid