

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI D'INDÚSTRIA I TURISME

16010 *Reial decret 609/2026, de 22 de juliol, pel qual es regula la concessió directa d'ajudes a la compra de vehicles elèctrics i electrificats (Programa Auto+).*

I

La transformació estructural del sector de l'automoció és una prioritat estratègica de la Unió Europea i del Regne d'Espanya, en consonància amb els objectius climàtics, industrials i de salut pública. La Unió Europea ha reforçat el seu marc regulador per al transport per carretera en els darrers anys, fixant estàndards d'emissions de CO₂ per a turismes i furgonetes en el Reglament (UE) 2019/631 del Parlament Europeu i del Consell, de 17 d'abril de 2019, pel qual s'estableixen normes de comportament en matèria d'emissions de CO₂ dels turismes nous i dels vehicles comercials lleugers nous, i pel qual es deroguen els reglaments (CE) núm. 443/2009 i (UE) núm. 510/2011, revisats pel Reglament (UE) 2023/851 del Parlament Europeu i del Consell, de 19 d'abril de 2023, pel qual es modifica el Reglament (UE) 2019/631 pel que fa al reforç de les normes de comportament en matèria d'emissions de CO₂ dels turismes nous i dels vehicles comercials lleugers nous, en consonància amb l'augment de l'ambició climàtica de la Unió en el context del paquet «Fit for 55», que marca la trajectòria cap a les zero emissions en els turismes i furgonetes nous a partir del 2035, amb metes intermèdies de reducció el 2030. Aquest marc ha anat acompanyat de comunicacions i mesures de la Comissió que consoliden el rumb cap a la mobilitat d'emissions nul·les en l'horitzó 2050 del Pacte Verd Europeu.

En aquest context, la Comissió Europea va presentar el desembre de 2025 l'anomenat *Automotive Package*, els elements del qual (entre d'altres, la revisió específica dels estàndards de CO₂ per a turismes i furgonetes, amb ajustos de flexibilitat per al 2030-2032 i mesures de simplificació normativa) tenen com a objectiu facilitar la transició, mantenint un senyal de mercat clar cap a l'electrificació i reforçant la competitivitat industrial europea. Aquest paquet també inclou actuacions per impulsar la cadena de valor de les bateries a Europa i reduir les càrregues administratives per als fabricants.

En paral·lel, el Reglament (UE) 2024/1257 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 d'abril de 2024, relatiu a l'homologació de tipus dels vehicles de motor i els motors i dels sistemes, components i unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles pel que fa a les seves emissions i a la durabilitat de les bateries (Euro 7), pel qual es modifica el Reglament (UE) 2018/858 del Parlament Europeu i del Consell i pel qual es deroguen els reglaments (CE) núm. 715/2007 i (CE) núm. 595/2009 del Parlament Europeu i del Consell, el Reglament (UE) núm. 582/2011 de la Comissió, el Reglament (UE) 2017/1151 de la Comissió, el Reglament (UE) 2017/2400 de la Comissió i el Reglament d'execució (UE) 2022/1362 de la Comissió, estableix el nou marc d'homologació a la Unió per a vehicles i motors pel que fa a les seves emissions i a la durabilitat de les bateries, deroga i substitueix normativa anterior (reglaments (CE) núm. 715/2007 i 595/2009, entre d'altres), i s'alinea amb el Pacte Verd Europeu. Aquest règim reforça la protecció de la salut i el medi ambient, i la fa compatible amb la predictibilitat reguladora necessària per a la indústria.

La regulació europea de bateries (Reglament (UE) 2023/1542) constitueix, per la seva banda, un pilar essencial de la transició cap al vehicle elèctric, ja que regula de manera integrada tot el cicle de vida de les bateries (disseny, petjada de carboni, diligència deguda, contingut reciclat, etiquetatge i passaport digital), en coherència amb el Pacte Verd i amb l'economia circular. La implantació progressiva dels seus requisits i

actes d'execució o delegats, juntament amb l'orientació envers la sostenibilitat i la traçabilitat de la cadena de subministrament, és determinant per al desplegament ordenat del vehicle elèctric a la Unió.

Finalment, el marc legislatiu que incideix en la transició cap a la mobilitat elèctrica s'ha reforçat amb altres iniciatives que afecten diverses baules de la seva cadena de valor, com el Reglament (UE) 2024/1735 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2024, pel qual s'estableix un marc de mesures per reforçar l'ecosistema europeu de fabricació de tecnologies de zero emissions netes i es modifica el Reglament (UE) 2018/1724.

II

L'electrificació del sector del transport és, per tant, una transformació necessària per assolir els objectius fixats per a la seva descarbonització, tant a escala europea com nacional.

A l'empara del marc legal europeu, s'ha desplegat durant els últims anys nombrosa legislació nacional, que reforça i dona suport a aquests objectius, entre la qual es poden esmentar la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, el Pla nacional integrat d'energia i clima (PNIEC), l'actualització del qual va ser aprovada mitjançant el Reial decret 986/2024, de 24 de setembre, pel qual s'aprova l'actualització del Pla nacional integrat d'energia i clima 2023-2030 de manera coherent amb l'augment de l'ambició climàtica a escala europea i la necessitat de reforçar l'autonomia estratègica tenint en compte el nou context geopolític, o la Llei 9/2025, de 3 de desembre, de mobilitat sostenible. Aquesta legislació, juntament amb una altra d'addicional desplegada, estableix el marc nacional de descarbonització del transport, i reflecteix així l'acció estatal per implantar les mesures necessàries per assolir el fi darrer com a país de la descarbonització d'aquest sector, i fixa alhora els objectius que cal perseguir.

En aquest context de descarbonització del transport, es planteja un repte important per a Espanya en l'horitzó 2030, amb un camí ambiciós i exigent d'electrificació del parc, d'acord amb els objectius europeus derivats del paquet «Fit for 55», que es tradueixen en unes vendes de vehicles electrificats en aquell any de més o menys el 50% del total i unes xifres d'aproximadament 570.000 vehicles, molt lluny de les actuals, de prop de 225.000 unitats.

Complementàriament, cal destacar que aquests objectius d'electrificació del parc no són objectius aïllats que no tenen impacte en altres activitats econòmiques; sinó que es pot considerar la cadena de valor del sector de l'automoció com una única activitat econòmica, vinculada entre les seves parts, de manera que l'activitat i les mesures dutes a terme en una part de la cadena afecten la resta i hi influeixen. D'aquesta manera, un estímul en la demanda de vehicles electrificats afecta i impulsa alhora altres activitats que hi estan relacionades directament, com la fabricació de vehicles i els seus components.

Des de fa més d'una dècada, l'Administració General de l'Estat ha implementat diversos programes de foment de la demanda de vehicles electrificats, el darrer exponent dels quals ha estat el programa MOVES, que, a través de les seves diverses convocatòries, ha estat en vigor entre els anys 2019 i 2025, i que ha permès un avenç clar en l'electrificació del parc circulant nacional.

Així, el Reial decret 266/2021, de 13 d'abril, pel qual s'aprova la concessió directa d'ajudes a les comunitats autònomes i a les ciutats de Ceuta i Melilla per a l'execució d'incentius lligats a la mobilitat elèctrica (MOVES III) en el marc del Pla de recuperació, transformació i resiliència europeu, ha servit de marc normatiu per a aquest últim programa d'incentius a la mobilitat elèctrica, que ha contribuït a accelerar la penetració de vehicles de zero i baixes emissions i a desplegar infraestructura a tot el territori nacional.

III

Tanmateix, les avaluacions i el diagnòstic sectorial més recent constaten que, per tal de complir els objectius de descarbonització i electrificació del sector del transport i del parc circulant establerts en la planificació i la normativa estatal i europea, el ritme d'electrificació del parc requereix un reforç addicional d'instruments públics, ja que persisteixen barreres econòmiques en l'accés al vehicle elèctric per als ciutadans i per a les empreses. Per tant, el sector de l'automoció és un sector immers en una transformació accelerada, i que presenta tres problemes principals.

D'una banda, la pèrdua de rellevància de la indústria europea. Així, Europa ha cedit posicions a altres pols industrials, principalment Àsia, que han avançat més ràpidament en l'electrificació, la cadena de subministrament i la innovació, la qual cosa representa un risc doble de deslocalització productiva i de dependència tecnològica externa, cosa que, alhora, debilita la capacitat estratègica del continent i amenaça l'ocupació en territoris amb concentració industrial alta.

D'altra banda, la desviació dels objectius climàtics. Tot i que la Unió Europea s'ha fixat metes ambicioses emmarcades principalment en el paquet «Fit for 55», i actualitzades en el recent *Automotive Package*, presentat per la Comissió Europea el 16 de desembre de 2025 per donar suport als esforços del sector en la transició cap a una mobilitat neta, hi ha una bretxa significativa entre la velocitat d'electrificació prevista i la real. Aquesta desviació s'alimenta de factors estructurals com la infraestructura de recàrrega insuficient, la manca de producció local competitiva o ritmes de progrés desiguals entre països. La conseqüència, per tant, és un risc alt de no complir els compromisos climàtics i comprometre la transició cap a l'electromobilitat.

Finalment, el preu elevat del vehicle elèctric. Una gran part de la ciutadania continua percebant el vehicle elèctric com un producte de gamma alta i no com un bé accessible; això en frena la demanda i limita l'extensió del parc electrificat, cosa que impedeix economies d'escala que facin que la seva producció sigui més barata.

D'aquesta manera, s'identifica expressament la necessitat triple de (i) corregir les desviacions experimentades per complir els objectius climàtics, (ii) garantir l'accessibilitat econòmica al vehicle elèctric, i (iii) reforçar la indústria de l'automoció europea i nacional.

Per fer front a aquests reptes, el Pla Espanya Auto 2030, presentat pel Govern el desembre de 2025 per donar suport a l'oferta i la demanda i impulsar un «cotxe elèctric espanyol i econòmic», proposa una estratègia estructurada en tres eixos: industrial, economicosocial i mediambiental, de manera que cadascun respon directament a un problema identificat.

Dins l'eix industrial, l'objectiu és reforçar la capacitat pròpia de producció de vehicles electrificats tant d'Europa com d'Espanya i que serveixi com a palanca per atraure inversions i garantir la capacitat de producció local, assegurant així l'autonomia estratègica i millorant la competitivitat a llarg termini. Aquest eix garanteix que Europa i Espanya no perdin pes en la nova cadena de valor del vehicle elèctric.

En el marc de l'eix economicosocial, el Pla Espanya Auto 2030 vol garantir i democratitzar l'accessibilitat universal al transport electrificat com a pilar imprescindible perquè la transició energètica sigui una oportunitat per a tota la societat. Això implica ajudes més equitatives, simplificació administrativa i terminis de pagament més àgils.

Finalment, en l'eix mediambiental, es pretén corregir desviacions i complir objectius climàtics, mitjançant el foment de la compra de vehicles electrificats que permeti la reducció real d'emissions, l'acceleració de la transformació del parc i el compliment dels compromisos internacionals.

De la mateixa manera, en el marc del mecanisme de seguiment del Pla Espanya Auto 2030, s'ha planificat la creació i posada en marxa de tres grups de treball que abordin qüestions específiques des del punt de vista tècnic, per tal de desplegar les mesures concretes, proposar les millors tècniques i dur a terme un seguiment detallat de les mesures que recull el pla. Aquests grups de treball s'han d'especialitzar en les àrees clau següents: *upstream* (cadena de valor, R+D+I i economia circular); demanda i infraestructura de recàrrega, i vehicle pesant.

En particular, el Grup de Treball de Demanda i Infraestructura de Recàrrega s'ha de centrar en les mesures i els programes de foment de la demanda de vehicles electrificats, així com en el desenvolupament i l'impuls de la infraestructura de recàrrega necessària. Concretament, s'ha de tractar de la situació, l'evolució i el report del Programa Auto+, així com d'altres programes d'ajudes i iniciatives per a l'adquisició de vehicles electrificats, tant a escala nacional com autonòmica, com a fòrum per compartir la informació sobre aquests programes, i facilitar la participació entre l'AGE, les comunitats autònomes i el sector privat. S'espera que, entre altres actors, totes les comunitats autònomes i les ciutats autònomes participin en aquest grup de treball.

En aquesta conjuntura, i en un context dominat pels efectes negatius que la guerra a l'Iran ha desencadenat en l'economia mundial, amb la caiguda generalitzada de les borses internacionals, la interrupció del trànsit aeri i l'afectació específica a l'estret d'Ormuz, s'ha emfatitzat la necessitat urgent d'actuar en aquests tres àmbits, accelerant al màxim la reducció de l'ús de combustibles fòssils i de la dependència energètica exterior i augmentant l'autonomia estratègica.

Així, el Reial decret llei 7/2026, de 20 de març, pel qual s'aprova el Pla integral de resposta a la crisi a l'Orient Mitjà, crea el Programa Auto+, amb l'objectiu de dotar d'un impuls la descarbonització del transport establint incentius nous a l'adquisició de vehicles elèctrics i electrificats a Espanya, mitjançant ajudes a empreses i particulars.

Amb això es proporciona, a més, certesa al mercat en un moment en què cal incentivar la demanda de vehicles elèctrics i electrificats per part dels consumidors i es contribueix a alleujar l'embat experimentat en les cadenes de subministrament i en els preus dels combustibles i energètics, que ha situat el sector de l'automoció com un dels més impactats per la guerra a l'Iran.

D'aquesta manera, i en paral·lel, el Programa Auto+ per a la concessió directa d'ajudes a l'adquisició de vehicles elèctrics i electrificats a Espanya s'estableix com una peça essencial de l'esforç nacional per a una mobilitat sostenible i competitiva, de manera que dona resposta a aquest repte triple i incorpora per primera vegada en un programa d'ajudes d'aquesta mena un sistema de puntuació que gradua l'ajuda màxima que pot rebre un vehicle en funció de tres criteris: (i) Elèctric: la quantitat d'ajuda és més elevada com més alt és el nivell d'electrificació del vehicle; (ii) Econòmic: s'estableixen límits de preu i factors de modulació d'aquest; i (iii) Europeu: la quantitat de l'ajuda es modula segons l'origen de la fabricació del vehicle i de la seva bateria. Al mateix temps, es tracta d'una mesura que reforça els objectius de descarbonització i electrificació establerts a escala país, congruents amb el marc europeu, i que proporciona coherència en la implementació de la política econòmica en l'àmbit nacional, necessària per complir els objectius.

El Programa Auto+ respon d'aquesta manera a un diagnòstic clar i compartit internacionalment basat en el període de transformació i transició cap a la mobilitat elèctrica en què el sector del transport està immers, i en què Europa en general, i Espanya en particular, necessiten accelerar, coordinar i enfortir la seva estratègia.

Així, el Programa Auto+ presenta coherència integral en abordar simultàniament la competitivitat industrial, la cohesió social i els objectius climàtics, connecta les mesures de política industrial amb mecanismes de suport a la demanda, i estableix un model de gestió més eficient i equitatiu.

Igualment, el Programa Auto+ es configura com un instrument compatible amb el Reglament (UE) 2023/955 del Parlament Europeu i del Consell, pel qual s'estableix el Fons Social per al Clima, ja que permet que determinades convocatòries, adreçades específicament a professionals autònoms i microempreses vulnerables, es financin a càrrec d'aquest fons. En particular, les ajudes destinades a la renovació de flotes cap a vehicles d'emissió zero contribueixen a garantir un accés assequible a la mobilitat neta i a acompanyar la inclusió del transport per carretera en el règim de comerç de drets d'emissió (ETS2), en coherència amb els objectius del Pla social per al clima.

IV

El Programa Auto+, des d'un punt de vista estratègic, dota de continuïtat la política industrial implementada en els últims anys per diversos instruments, consolidant els progressos assolits a través del PERTE del Vehicle Elèctric i Connectat a les grans plantes de bateries, i així aprofitar les capacitats industrials existents, d'acord amb el full de ruta establert. La coherència del Programa Auto+ es basa, per tant, a construir sobre els pilars ja establerts, no a substituir-los.

En el marc del foment de la demanda del vehicle elèctric, l'experiència acumulada en programes anteriors ha evidenciat la utilitat de l'incentiu econòmic directe, però també algunes limitacions que són intrínseques al sistema de gestió descentralitzada de les ajudes que ha caracteritzat aquests programes, limitacions que, com que són inherents a la fragmentació dels crèdits pressupostaris de l'Estat amb què aquestes es van finançar, no és possible superar-les mitjançant mecanismes de coordinació o cooperació. Actualment, cal superar aquestes limitacions per assolir els objectius establerts i adaptar-se al moment de transformació industrial en què està immers el sector.

El Programa Auto+, tal com s'ha concebut en l'esmentat Reial decret llei 7/2026, de 20 de març, pel qual s'aprova el Pla integral de resposta a la crisi a l'Orient Mitjà, és una mesura imprescindible per a la consecució dels objectius climàtics i de transició energètica d'abast nacional compromesos en la planificació estatal i europea, així com per complir el Reglament (UE) 2019/631 del Parlament Europeu i del Consell, de 17 d'abril de 2019, pel qual s'estableixen normes de comportament en matèria d'emissions de CO₂ dels turismes nous i dels vehicles comercials lleugers nous, i pel qual es deroguen els reglaments (CE) núm. 443/2009 i (UE) núm. 510/2011, modificat pel Reglament (UE) 2023/851 del Parlament Europeu i del Consell, de 19 d'abril de 2023, pel qual es modifica el Reglament (UE) 2019/631 pel que fa al reforç de les normes de comportament en matèria d'emissions de CO₂ dels turismes nous i dels vehicles comercials lleugers nous, en consonància amb l'augment de l'ambició climàtica de la Unió, accelerant al màxim la reducció de l'ús de combustibles fòssils i de la dependència energètica exterior, i augmentant l'autonomia estratègica.

Són objectius extraordinaris per la seva ambició i pel termini disponible reduït per assolir-los, cosa que obliga l'Estat a adoptar mesures també excepcionals pel seu caràcter i finalitat.

Arran de la necessitat de garantir el compliment dels objectius en matèria de reducció d'emissions dels vehicles turismes i comercials lleugers nous que estableix l'esmentat Reglament (UE) 2019/631, és clau implementar un programa d'ajudes a la compra de vehicles elèctrics i electrificats que impulsi al màxim la demanda i aprofiti en cada exercici tot el potencial incentivador dels fons disponibles, facilitant l'accés a les ajudes en condicions d'igualtat a totes les persones potencialment interessades en l'àmbit nacional.

En aquest marc, el Programa Auto+ estableix un model de gestió nou que aprofiti les virtuts dels programes de foment de la demanda precedents, però que garanteixi l'efectivitat plena de la mesura per assolir els objectius que estableixen la planificació i la normativa estatal i europea.

Aquestes mateixes conclusions també deriven d'aplicacions pràctiques recents, com el programa Reinicia Auto+, aprovat a través del Reial decret llei 8/2024, de 28 de novembre, per donar resposta als danys causats per la depressió aïllada en nivells alts (DANA), i que va establir un sistema de concessió directa i centralitzada d'ajudes a l'adquisició de vehicles, demostrant l'efectivitat i l'agilitat d'aquest model en situacions que exigeixen una resposta extraordinària mitjançant una execució homogènia a tot el territori nacional. Aquesta norma va posar en evidència que un esquema de gestió unificada permet garantir les mateixes possibilitats d'obtenció de les ajudes a tots els beneficiaris potencials, reduir càrregues administratives i accelerar tant la tramitació com el pagament de les ajudes.

Aquest Reial decret incorpora, com a disseny estructural, les millors pràctiques apreses dels programes anteriors, de manera que assegura l'eficàcia, l'eficiència i el

control en l'aplicació de fons públics, i minimitza les càrregues tant per als mateixos beneficiaris com per als operadors (concessionaris i fabricants), i per a les mateixes administracions públiques.

D'aquesta manera, i atesa la necessitat de reforçar la competitivitat industrial, impulsar l'electrificació del parc mòbil, corregir desviacions respecte dels compromisos climàtics i garantir la igualtat d'accés als incentius a tot el territori, el Programa Auto+ s'estableix com l'instrument adequat per donar resposta a aquests reptes mitjançant incentius per a l'adquisició de vehicles electrificats a Espanya.

Complementàriament, els objectius compromesos per Espanya en matèria de descarbonització i electrificació del transport requereixen, atesa la tendència del mercat i les vendes lentes de vehicles elèctrics dels anys precedents, un pla d'estímul a la demanda que garanteixi la màxima eficiència en la gestió de les ajudes, acceleri la posada a disposició del mercat dels fons disponibles i maximitzi el seu efecte incentivador. Atès el context i els objectius de descarbonització a escala de país acordats, cal aprovar un pla d'impuls de la demanda amb gestió centralitzada.

Per aquestes raons, la present mesura aplega les condicions per trobar empara en la competència estatal a causa de la seva incidència directa i significativa sobre l'activitat econòmica general i perquè aquesta intervenció és excepcional i necessària per garantir l'efectivitat plena en l'assoliment dels objectius energètics, climàtics i industrials que preveuen la planificació i la normativa estatal i de la Unió Europea, garantint les mateixes possibilitats d'obtenció i gaudi als seus destinataris potencials a tot el territori nacional i alhora evitant que se superi la quantia global dels fons estatals destinats al sector.

V

La concessió directa d'ajudes que s'estableix es justifica perquè un procediment de concurrència competitiva no és idoni per a un instrument obert, homogeni i no selectiu, orientat a incentivar l'adquisició generalitzada de vehicles electrificats per ordre de presentació.

La norma també observa la compatibilitat amb el dret de la Unió en matèria d'ajudes d'Estat. En particular, les ajudes destinades a subjectes que duen a terme activitat econòmica se sotmeten al Reglament (UE) 2023/2831 de la Comissió, de 13 de desembre de 2023, relatiu a l'aplicació dels articles 107 i 108 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea a les ajudes *de minimis*. La configuració de línies diferenciades per als subjectes que no exerceixen activitat econòmica i per als operadors econòmics (amb límits d'acumulació i de nombre de vehicles) garanteix l'adaptació a aquest marc.

El Programa Auto+ es divideix en dues línies diferenciades: una línia per a subjectes que no fan activitat econòmica i una altra per a subjectes que sí que en fan (empreses i persones físiques amb activitat econòmica), adaptant els requisits i els límits a la normativa de la Unió Europea, i modulant les quanties d'ajuda segons les categories de vehicles que preveuen els annexos. Les sol·licituds es tramiten mitjançant un sistema telemàtic de gestió, amb reserva pressupostària automàtica, verificació dels requisits i resolució de concessió per ordre d'entrada fins que s'esgoti el crèdit, de conformitat amb el que preveuen aquestes bases.

Igualment, i sobre la base del que disposa l'article 14.3 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, la possibilitat de representació de les persones físiques per part dels punts de venda, la penetració pràcticament total d'internet a Espanya i l'alfabetització digital creixent aconsellen una relació merament electrònica dels sol·licitants i beneficiaris amb l'Administració. Aquesta idea es reforça a causa del nombre de sol·licituds alt estimat, que farien inviable una gestió no automàtica.

Adicionalment, aquest Reial decret compleix el que exigeix l'article 28 del Reglament (UE) 2024/1735 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2024, pel qual s'estableix un marc de mesures per reforçar l'ecosistema europeu de fabricació

de tecnologies de zero emissions netes i es modifica el Reglament (UE) 2018/1724. D'aquesta manera, es determina una compensació financera addicional per a les operacions que incloguin l'adquisició de models de vehicles elèctrics que compleixin els criteris de resiliència i sostenibilitat mediambiental. Aquests criteris, relatius a l'origen de la producció de les bateries dels vehicles i el seu contingut en mercuri, s'han de comprovar i tramitar segons la metodologia de Llista Blanca del Programa Auto+, que consisteix en la verificació de les declaracions responsables presentades pels fabricants de vehicles.

VI

En l'elaboració d'aquesta norma, s'han observat els principis de bona regulació de l'article 129.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Compleix així els principis de necessitat i eficàcia, ja que el programa es fonamenta en la resolució dels problemes identificats, com són la barrera del preu d'adquisició, desviacions en el compliment dels objectius climàtics, la necessitat d'enfortir la indústria europea i nacional, i la resolució de les limitacions detectades en els programes precedents. El dictat d'aquesta norma és, per tant, l'instrument més adequat per garantir l'assoliment d'aquests objectius.

També compleix el principi de proporcionalitat perquè no conté restriccions de drets ni imposa res més que obligacions proporcionades i justificades als destinataris, inclou la regulació imprescindible per atendre la necessitat que es vol cobrir i assolir els objectius previstos, i estableix el mecanisme de concessió directa com el més idoni.

La norma compleix el principi de seguretat jurídica en la mesura que contribueix a reforçar el principi esmentat, ja que és coherent amb els plans i la normativa vigents en la mateixa matèria tant de l'ordenament nacional com de la Unió Europea, estableix estímuls econòmics que faciliten el millor compliment de la norma i genera un marc normatiu estable, predictable, integrat, clar i de certesa, que n'afavoreixi el coneixement i la comprensió i, en conseqüència, l'actuació i la presa de decisions de les persones i les empreses.

Igualment, s'adequa al principi de transparència, perquè les administracions públiques han fet possible l'accés senzill, universal i actualitzat a la normativa en vigor i als documents propis del seu procés d'elaboració, en els termes que estableix l'article 7 de la Llei 19/2013, de 9 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern, definint clarament els objectius de les iniciatives normatives i la seva justificació en el preàmbul o l'exposició de motius; i han possibilitat, mitjançant els tràmits de consulta i audiència pública, que els destinataris potencials tinguin una participació activa en l'elaboració de la normativa de desplegament del Programa.

Finalment, el principi d'eficiència està acreditat, ja que la norma no imposa càrregues administratives innecessàries o accessòries i racionalitza, en la seva aplicació, la gestió dels recursos públics en proposar un model de gestió centralitzada.

VII

Aquest Reial decret es dicta en desplegament de l'article 34 del Reial decret llei 7/2026, de 20 de març, pel qual s'aprova el Pla integral de resposta a la crisi a l'Orient Mitjà, i a l'empara de l'article 149.1.13a, 23a i 25a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre les bases i la coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica, en matèria de legislació bàsica sobre protecció del medi ambient, sense perjudici de les facultats de les comunitats autònomes per establir normes addicionals de protecció, i sobre les bases del règim miner i energètic, respectivament.

En virtut d'això, a proposta del ministre d'Indústria i Turisme, amb l'aprovació prèvia del ministre per a la Transformació Digital i de la Funció Pública, amb l'informe del

Ministeri d'Hisenda, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 21 de juliol de 2026,

DISPOSO:

Article 1. *Objecte i línies de finançament.*

1. Aquest Reial decret té per objecte, en virtut de l'article 34 del Reial decret llei 7/2026, de 20 de març, pel qual s'aprova el Pla integral de resposta a la crisi a l'Orient Mitjà, establir les normes reguladores per a la concessió directa d'ajudes, en forma de subvenció, corresponents al «Programa Auto+», que consisteix a incentivar l'adquisició a Espanya de vehicles elèctrics i electrificats segons defineix l'apartat 2 de l'annex I del present Reial decret. Amb aquesta finalitat, l'actuació subvencionable és l'adquisició de vehicles elèctrics i electrificats inclosos en les categories que estableix l'annex I. Els vehicles que no tinguin l'etiqueta ambiental ZERO de la Direcció General de Trànsit queden exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquest programa.

2. Es distingeixen dues línies de finançament diferenciades: la Línia 1, destinada a persones físiques que no exerceixin una activitat econòmica, i la Línia 2, adreçada a persones físiques i jurídiques que duguin a terme una activitat econòmica.

3. A la Línia 1, les ajudes es concedeixen per incentivar l'adquisició directa de la propietat de vehicles als quals es refereixen les categories que detalla l'annex I, que compleixin els requisits que estipula l'annex II i que responguin a un dels casos següents:

a) Vehicles nous, matriculats per primera vegada a nom del beneficiari en una data igual o posterior a l'estipulada en cada convocatòria, sempre que aquesta matriculació s'hagi fet a Espanya.

b) Altres vehicles, adquirits a través d'un concessionari o punt de venda del grup fabricant o importador, la primera matriculació dels quals com a vehicles nous s'hagi efectuat en una data igual o posterior a l'estipulada en cada convocatòria, sempre que aquesta matriculació s'hagi dut a terme a Espanya i no hagin transcorregut més de dotze mesos entre la data de primera matriculació i la data de factura.

4. A la Línia 2, les ajudes es concedeixen bé per adquirir la propietat de vehicles per adquisició directa, o bé per adquirir-ne l'ús mitjançant operacions de finançament per lísing financer o arrendament per rènting (també anomenat lísing operatiu) formalitzades a Espanya de vehicles als quals es refereixen les categories que detalla l'annex I, que compleixin els requisits que estipula l'annex III i que responguin a un dels casos següents:

a) Vehicles nous, matriculats per primera vegada després de la data que estipula la convocatòria respectiva, sempre que aquesta matriculació s'hagi fet a Espanya, a nom del beneficiari o a nom de l'empresa de rènting o de lísing financer. En aquest últim cas, la durada mínima del contracte ha de ser de tres anys.

b) Altres vehicles, adquirits a través d'un concessionari o punt de venda del grup fabricant o importador, la primera matriculació dels quals com a vehicles nous s'hagi efectuat en una data igual o posterior a la indicada en la convocatòria respectiva, sempre que aquesta matriculació s'hagi dut a terme a Espanya i no hagin transcorregut més de dotze mesos entre la data de primera matriculació i la data de factura.

5. En cap cas no són actuacions subvencionables en aquest programa les adquisicions d'autocars o autobusos de la categoria M2 o M3, ni de camions o furgonetes de la categoria N2 o N3.

6. Aquest Reial decret té la consideració de bases reguladores per a la concessió de les ajudes en les línies que preveu aquest article.

Article 2. Àmbit geogràfic i temporal de l'aplicació.

1. L'àmbit geogràfic de les operacions d'adquisició de vehicles objecte d'ajuda és tot el territori nacional.
2. La vigència del Programa Auto+ s'acaba el 31 de desembre de 2030.

Article 3. Característiques, compatibilitat i concurrència de les subvencions.

1. Les subvencions s'atorguen a les sol·licituds que compleixin tots els requisits que estableix aquest Reial decret i els seus annexos, i per ordre de presentació de les sol·licituds, fins que s'esgoti el pressupost disponible en cada convocatòria o, si es produeix abans, fins que s'arribi a la data en què acabi el termini de presentació de sol·licituds que estableix cada convocatòria, d'acord amb el que preveu l'article 6.
2. Les subvencions s'atorguen una sola vegada per vehicle, sense que hi hagi la possibilitat de sol·licitar una nova ajuda en cas de transmissions successives d'un mateix vehicle que hagi estat subvencionat. En aquest sentit, el cost subvencionable es correspon amb el cost d'adquisició del vehicle (preu de factura sense impostos, incloent-hi tots els extres, accessoris i serveis associats a la venda, i deduint-ne els descomptes comercials aplicats).
3. Les subvencions que regula aquest Reial decret són compatibles amb altres subvencions, ajudes, ingressos o recursos vigents per als mateixos costos subvencionables, sempre que no tinguin la consideració d'instruments de la Unió Europea, fins a un límit del 80 per cent del cost subvencionable.
4. Les ajudes que inclou la Línia 1 queden limitades a un vehicle per beneficiari. En el cas de les sol·licituds emmarcades en la Línia 2, es pot obtenir ajuda per a un màxim de deu vehicles amb ajuda per beneficiari en el cas d'empreses i de tres vehicles en cas de persones físiques que exerceixin una activitat econòmica.
5. A les sol·licituds incloses en la Línia 2 els és aplicable el règim *de minimis* que regula el Reglament (UE) 2023/2831 de la Comissió, de 13 de desembre de 2023, relatiu a l'aplicació dels articles 107 i 108 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea a les ajudes *de minimis*, amb l'aplicació dels límits d'ajuda i les regles d'acumulació que estableix la normativa de la Unió Europea, segons que correspongui.

Article 4. Beneficiaris.

1. Poden ser beneficiaris de les subvencions que preveu el Programa Auto+ els subjectes següents:

- a) En la Línia 1, les persones físiques majors d'edat que no exerceixin una activitat econòmica, amb residència legal a Espanya.
- b) En la Línia 2, en poden ser beneficiaris:

1r Tota mena d'empreses amb personalitat jurídica pròpia, segons les definicions que estableix la Recomanació de la Comissió, de 6 de maig de 2003, sobre la definició de microempreses, petites i mitjanes empreses (2003/361/CE).

2n Les persones físiques que duguin a terme activitats econòmiques, per les quals ofereixin béns o serveis al mercat; en aquest cas, han d'estar donades d'alta en el cens d'empresaris, professionals i retenidors de l'Agència Estatal d'Administració Tributària.

3r No poden ser beneficiaris de les subvencions els concessionaris o punts de venda l'epígraf de la secció primera de les tarifes de l'impost sobre activitats econòmiques dels quals sigui el 615.1 o el 654.1, de conformitat amb el que disposa el Reial decret legislatiu 1175/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aproven les tarifes i la instrucció de l'impost sobre activitats econòmiques.

2. El beneficiari ha d'estar al corrent en el compliment de les seves obligacions tributàries i amb la Seguretat Social en el moment de la concessió de la subvenció. Així mateix, no ha de tenir pendent cap obligació de reintegrament d'ajudes a l'Administració

General de l'Estat i als seus organismes i entitats vinculats o dependents. Igualment, el beneficiari no ha d'estar subjecte a una ordre de recuperació pendent després d'una decisió prèvia de la Comissió Europea que hagi declarat una ajuda il·legal i incompatible amb el mercat interior. A més, el beneficiari ha de complir la resta de requisits que estableixen els articles 13.2 i 13.3 *bis* de la Llei 38/2003, de 17 de novembre. En el cas de la Línia 2, de conformitat amb el Reglament (UE) núm. 651/2014 de la Comissió, no poden obtenir la condició de beneficiàries les empreses que estiguin en situació de crisi segons la definició de l'article 2.18 del Reglament esmentat.

Article 5. Règim de concessió, finançament i quantia de les ajudes.

1. Les ajudes previstes es concedeixen de manera directa.
2. Les ajudes previstes es concedeixen a través de convocatòries, aprovades mitjançant ordre ministerial del ministre d'Indústria i Turisme. Les convocatòries poden delimitar, de manera motivada, el conjunt de beneficiaris als que compleixin determinades condicions. Cada convocatòria inclou una única de les dues línies que preveu l'article 1.2. Cada convocatòria és objecte de publicitat en la Base de dades nacional de subvencions (BDNS), de conformitat amb el que estableix el Reial decret 130/2019, de 8 de març, pel qual es regula la Base de dades nacional de subvencions i la publicitat de les subvencions i altres ajudes públiques.

3. Les ajudes que s'atorguen es financen amb càrrec a fons dels pressupostos generals de l'Estat assignats a la Secretaria d'Estat d'Indústria del Ministeri d'Indústria i Turisme, d'acord amb les partides pressupostàries que s'assenyalen en cada convocatòria. Les subvencions de la Línia 2, si així ho estableix la convocatòria, es poden cofinançar amb càrrec al Fons Social per al Clima. En aquest cas, el pressupost d'aquest fons només es pot concedir a professionals autònoms i a microempreses que duguin a terme una activitat inclosa en la secció o seccions de la Classificació Nacional d'Activitats Econòmiques 2025, segons el Reial decret 10/2025, de 14 de gener, pel qual s'aprova la Classificació Nacional d'Activitats Econòmiques 2025 (CNAE-2025), que es limitin o concretin en la convocatòria corresponent, en funció de la finalitat de l'ajuda.

En les convocatòries cofinançades a càrrec del Fons Social per al Clima, només són subvencionables els vehicles lleugers d'emissió zero. A aquest efecte, només es consideren elegibles els vehicles elèctrics purs, propulsats totalment i exclusivament mitjançant motors elèctrics, sense intervenció potencial de cap font d'energia d'origen fòssil.

4. El pressupost disponible per a una convocatòria d'ajudes es considera esgotat quan s'hagi presentat l'última sol·licitud d'ajuda que exhaurixi l'import assignat a aquesta. Posteriorment a aquest moment, els sol·licitants d'ajuda poden continuar presentant sol·licituds a l'aplicació informàtica corresponent, que entren a formar part d'una llista d'espera i que són ateses per ordre de presentació rigorós, supeditat al fet que s'hagin produït desistiments en sol·licituds anteriors que alliberin pressupost o altres circumstàncies que augmentin el pressupost de la convocatòria respectiva. La possibilitat de continuar presentant sol·licituds s'acaba definitivament en la data que preveu cada convocatòria. La llista d'espera d'una convocatòria determinada, sempre que el crèdit associat no tingui el caràcter d'incorporable, acaba la vigència el 31 de desembre de l'any en què es publiqui la convocatòria corresponent. En cap cas, el fet de presentar una sol·licitud i que aquesta formi part de la llista d'espera indicada en aquest apartat genera cap dret a la percepció d'ajuda.

5. Si en una de les convocatòries que es dictin sota l'empara de les presents bases no s'esgota tot el pressupost disponible, un cop finalitzat el termini de presentació de sol·licituds, el pressupost romanent en una dotació pressupostària es pot utilitzar per incrementar la disponibilitat pressupostària, en cas que s'hagi establert, de qualsevol altra dotació pressupostària d'aquesta mateixa convocatòria.

6. Les quanties individuals d'ajuda per als vehicles subvencionables s'indiquen a l'annex II i a l'annex III. La quantia de l'ajuda concedida no pot superar, en cap cas, l'import màxim d'ajuda que estableixen els annexos II i III per a cada categoria de

vehicle, línia i, si escau, convocatòria, amb independència del resultat de l'aplicació acumulativa dels criteris que estipula l'apartat 2 dels annexos esmentats. La quantia de l'ajuda concedida tampoc no pot superar, en cap cas, el cost d'adquisició del vehicle (preu de factura sense impostos, incloent-hi tots els extres, accessoris i serveis associats a la venda, i deduint-ne els descomptes comercials aplicats).

Article 6. Terminis per a la presentació de sol·licituds.

El termini de presentació de les sol·licituds d'ajuda és el que estableixi la convocatòria corresponent, i es prolonga fins al 15 d'octubre de l'any en curs com a màxim. En cas que el crèdit amb què es finança una convocatòria tingui la condició d'incorporable, aquest termini es pot prolongar fins al 31 de desembre.

L'extracte de la convocatòria s'ha de publicar en el «Butlletí Oficial de l'Estat», per mitjà de la BDNS, una vegada s'hagi presentat davant aquesta el text de la convocatòria i la informació requerida per a la seva publicació.

Article 7. Òrgans competents per instruir i resoldre el procediment de concessió i òrgan responsable del seguiment de les subvencions.

1. L'òrgan competent per ordenar i instruir els procediments de concessió és la Direcció General de Programes Industrials del Ministeri d'Indústria i Turisme.

2. L'òrgan competent per resoldre el procediment de concessió d'ajudes és la Secretaria d'Estat d'Indústria.

3. Als efectes del que preveu l'article 88.3 del Reglament de la Llei general de subvencions, aprovat pel Reial decret 887/2006, de 21 de juliol, l'òrgan encarregat del seguiment de les ajudes és la Direcció General de Programes Industrials del Ministeri d'Indústria i Turisme.

Article 8. Formalització i presentació de sol·licituds d'ajuda per a l'adquisició de vehicles.

1. Les sol·licituds d'ajuda s'han de presentar a través d'un sistema telemàtic de gestió (STG) posat en marxa pel Ministeri d'Indústria i Turisme per gestionar-les, amb les garanties que exigeix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

2. La presentació de les sol·licituds l'ha de fer el mateix interessat mitjançant signatura electrònica avançada a l'aplicació informàtica o bé a través d'un representant nomenat amb aquesta finalitat. En aquest últim cas, el representant ha d'estar autoritzat per l'interessat a l'efecte del procés de tramitació de l'ajuda mitjançant una declaració responsable d'autorització de representació subscrita per l'interessat esmentat a través d'algun mitjà vàlid en dret. A aquests efectes, els concessionaris, els punts de venda i les empreses de renting o lísing financer poden exercir aquesta representació. En cas de cessament de la representació o modificació del representant, el representant nou ha de començar el tràmit de cessament de representació que estableixi l'STG.

3. Les sol·licituds d'ajuda s'han de presentar mitjançant signatura electrònica avançada emplenant el formulari disponible a l'STG segons el procediment següent:

a) Per presentar la sol·licitud, el formulari de sol·licitud d'ajuda s'ha d'omplir electrònicament, indicant les dades bàsiques de l'operació relatives a l'interessat, al vehicle objecte d'ajuda i al compte bancari destí de l'ajuda. El formulari permet al sol·licitant declarar el consentiment exprés perquè l'òrgan competent mitjanci les dades d'identitat i titularitat de vehicles en possessió de l'Administració pública, i també permet l'autorització expressa de l'interessat a la consulta de les obligacions tributàries i amb la Seguretat Social.

b) Juntament amb el formulari de sol·licitud, el sol·licitant ha de pujar a l'STG els documents següents:

1r En cas que la sol·licitud sigui presentada per un representant, una declaració responsable d'autorització de representació completa segons els formats proporcionats al Portal d'ajudes del Ministeri d'Indústria i Turisme.

2n Còpia de la fitxa tècnica (targeta ITV) definitiva del vehicle adquirit. No s'accepta la presentació de cap altre document d'índole similar o de naturalesa provisional.

3r Còpia del permís de circulació definitiu del vehicle adquirit emès per la Direcció General de Trànsit. No s'accepta la presentació de cap altre document d'índole similar o de naturalesa provisional.

4t Certificat que acrediti les dades bancàries per a la transferència de l'import de l'ajuda. El beneficiari de l'ajuda ha de ser titular del número de compte en el qual, si escau, s'ingressi l'ajuda. El número de compte del certificat ha de coincidir amb el que s'indica a la sol·licitud; en cas contrari, es pot requerir l'esmena d'aquest número de compte.

5è Factura de la compravenda del vehicle objecte de la subvenció a nom del beneficiari, excepte en els casos de rènting i lísing. La data de la factura ha de ser igual o posterior a la que estableix cada convocatòria. La factura ha d'acreditar l'aplicació d'un descompte d'almenys 1.000 euros en el preu de venda (exclosos els impostos) del vehicle, registrat amb un concepte indubtablement relacionat amb el Programa Auto+. Aquest descompte s'ha d'aplicar sempre que el vehicle sigui nou i pertanyi a les categories M1 o N1.

6è Documents justificatius bancaris del pagament de la factura de compravenda del vehicle. Tal com estableix l'article 7 de la Llei 7/2012, de 29 d'octubre, de modificació de la normativa tributària i pressupostària i d'adequació de la normativa financera per a la intensificació de les actuacions en la prevenció i la lluita contra el frau, no es poden pagar en efectiu les operacions amb un import igual o superior a 1.000 euros en què alguna de les parts intervinents actuï en qualitat d'empresari o professional. A l'efecte de calcular aquest límit, s'han de sumar els imports de totes les operacions o de tots els pagaments en què s'hagi pogut fraccionar el lliurament de béns. Només es consideren vàlids els justificants de pagament que permetin identificar, de manera conjunta i indubitable:

- i. El sol·licitant de l'ajuda.
- ii. El punt de venda del concessionari, fabricant o importador que ha percebut les quantitats abonades.
- iii. La data de pagament (data valor) o de sortida efectiva dels fons amb què s'ha efectuat el pagament del vehicle. El pagament de l'import del vehicle, inclòs l'abonament, si escau, de possibles quantitats a compte o sota qualsevol altre concepte, s'ha de fer igualment en una data igual o posterior a la data establerta per al document d'aquest mateix numeral 6è d'aquest mateix article 8.3.b).
- iv. El vehicle objecte de la subvenció, amb les dades de matriculació i model corresponents.
- v. L'import del vehicle.

7è En el cas de compres de vehicles fetes totalment o parcialment a través de finançament, la documentació justificativa ha de contenir almenys els documents següents:

- i. Factura de compravenda en els termes que estableix el numeral 5è d'aquest article 8.3.b).
- ii. Contracte de finançament entre el beneficiari i l'entitat financera signat per les dues parts que permeti identificar el vehicle mitjançant la matrícula o el bastidor, l'import finançat i la data de formalització del contracte.

iii. Certificat de l'entitat financera signat o segellat que permeti identificar el vehicle mitjançant la matrícula o el bastidor; l'import finançat; la data de pagament de la quantitat finançada; l'entitat financera ordenant del pagament, que ha de coincidir amb l'entitat financera signant del contracte de finançament; el punt de venda receptor del pagament, que ha de coincidir amb el punt de venda emissor de la factura de compravenda i, finalment, el prestatari, que ha de coincidir amb el titular del vehicle en el permís de circulació.

8è En cas de no autoritzar la consulta de les obligacions tributàries i amb la Seguretat Social, certificat expedit per l'Agència Estatal d'Administració Tributària d'estar al corrent de les seves obligacions tributàries, certificat d'estar al corrent en les seves obligacions amb la Seguretat Social i declaració responsable de no estar incurs en cap de les circumstàncies restants que enumera l'article 13, apartat 2 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, així com no tenir pendent cap obligació de reintegrament de subvencions o ajudes amb l'Administració General de l'Estat i els seus organismes o entitats públiques dependents o vinculats. En cas que la sol·licitud s'emmarqui en la Línia 2, i quan l'entitat sol·licitant presenti un certificat d'inexistència d'inscripció en la Seguretat Social, també ha de presentar una declaració responsable que confirmi que no té treballadors a càrrec seu.

Això s'entén sense perjudici de les facultats de comprovació, control i inspecció que corresponen a l'òrgan competent, que pot requerir en qualsevol moment anterior a la proposta de resolució de concessió l'acreditació documental de les circumstàncies declarades, de conformitat amb el que preveu la normativa de subvencions i la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

9è En cas que la sol·licitud s'emmarqui en la Línia 2, certificat de situació censal del sol·licitant en el cens d'empresaris, professionals i retenidors, expedit exclusivament per l'Agència Estatal d'Administració Tributària.

10è En cas que la sol·licitud s'emmarqui en la Línia 2 i el vehicle s'adquireixi mitjançant operacions de finançament per lísing financer o arrendament per rènting, el contracte de l'operació, que ha de tenir una durada igual o superior a tres anys.

11è En cas que la sol·licitud s'emmarqui en la Línia 2 i la presenti una persona jurídica, un certificat del Registre Mercantil que acrediti la facultat de representació de l'interessat o poder notarial de representació dipositat correctament al Registre Mercantil, juntament amb el justificant de dipòsit en aquest. En qualsevol dels casos, s'ha d'establir clarament el representant legal de l'empresa sol·licitant.

12è En cas que la sol·licitud s'emmarqui en la Línia 2 i la presenti una persona jurídica, un certificat d'ajudes *de minimis* emès a través de la BDNS regulada pel Reial decret 130/2019, de 8 de març, des de la seu electrònica central del Ministeri d'Hisenda o directament a través de l'Oficina d'Informàtica Pressupostària de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat.

13è En cas que la sol·licitud s'emmarqui en la Línia 2 i la presenti una persona jurídica, i en cas que aquest sol·licitant hagi presentat sol·licituds que, juntament amb una sol·licitud en curs, acumulin una ajuda sol·licitada superior a 30.000 euros, acreditació del compliment dels terminis de pagament que esmenta la Llei 3/2004, de 29 de desembre, per la qual s'estableixen mesures de lluita contra la morositat en les operacions comercials, en els termes que preveu l'article 13.3 *bis* de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

El requisit exigít s'entén complert quan el nivell de compliment dels terminis de pagament que preveu la Llei 3/2004, de 29 de desembre, sigui igual o superior al percentatge que estableix la disposició final sisena, lletra d), apartat segon, de la Llei 18/2022, de 28 de setembre, de creació i creixement d'empreses.

L'acreditació del nivell de compliment establert s'ha de dur a terme a través dels mitjans de prova següents:

i) Les persones jurídiques que, d'acord amb la normativa comptable, poden presentar un compte de pèrdues i guanys abreujat, mitjançant un certificat subscrit per la

persona física o, en el cas de les persones jurídiques, per l'òrgan d'administració o equivalent, amb poder de representació suficient, en què afirmen assolir el nivell de compliment dels terminis de pagament que preveu l'esmentada Llei 3/2004, de 29 de desembre. També poden acreditar aquesta circumstància per algun dels mitjans de prova que preveu l'apartat ii) següent i amb subjecció a la seva regulació. En aquest cas, s'ha de presentar, així mateix, un document acreditatiu de nomenament dels signants com a òrgan d'administració o equivalent, amb poder de representació suficient.

ii) Les persones jurídiques que, d'acord amb la normativa comptable, no poden presentar un compte de pèrdues i guanys abreujat, a través de:

U. Certificat emès per un auditor inscrit al Registre oficial d'auditors de comptes que contingui una transcripció desglossada de la informació en matèria de pagaments que descriu la memòria dels últims comptes anuals auditats, quan se'n desprengui que s'assoleix el nivell de compliment dels terminis de pagament que estableix la Llei 3/2004, de 29 de desembre, determinat en aquest apartat, sobre la base de la informació requerida per la disposició addicional tercera de la Llei 15/2010, de 5 de juliol, de modificació de la Llei 3/2004, de 29 de desembre. Aquest certificat és vàlid fins que s'auditin els comptes anuals de l'exercici següent.

Dos. En cas que no sigui possible emetre el certificat emès per un auditor inscrit al Registre oficial d'auditors de comptes, un «informe de procediments acordats», elaborat per un auditor inscrit al Registre oficial d'auditors de comptes, signat electrònicament per aquest auditor, que, sobre la base de la revisió d'una mostra representativa de les factures pendents de pagament a proveïdors de la societat en una data de referència, conclogui sense detectar-hi excepcions al compliment dels terminis de pagament de la Llei 3/2004, de 29 de desembre, o en cas que se'n detectin, aquestes no impedeixin assolir el nivell de compliment requerit.

Pel que fa a l'informe de procediments acordats, cal atènyer-se al que disposa l'article 22 *bis* del Reglament de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, aprovat pel Reial decret 887/2006, de 21 de juliol.

La manca d'acreditació del compliment dels terminis de pagament que preveu la Llei 3/2004, de 29 de desembre, produeix els efectes del desistiment.

14è Qualsevol altre document o modalitat d'algun dels que expliciten els numerals anteriors que s'exigeixi en cada una de les convocatòries corresponents i que siguin imprescindibles per obtenir la condició de beneficiari o per efectuar la comprovació de l'ajuda.

c) Després d'emplenar totes les dades necessàries i aportar els documents preceptius, el sol·licitant ha de pujar la sol·licitud d'ajuda a l'STG. La sol·licitud queda registrada i, automàticament, l'STG treu de manera provisional la quantia d'ajuda sol·licitada del pressupost disponible. Després d'això, el sol·licitant rep un correu electrònic, adreçat a l'adreça aportada en el formulari a aquest efecte, amb la confirmació de la sol·licitud.

L'obtenció de l'ajuda està condicionada a la veracitat de totes les dades i els documents presentats juntament amb la sol·licitud.

4. La presentació de la documentació justificativa esmentada als apartats precedents no impedeix l'aplicació de controls ulteriors per verificar l'existència efectiva i les condicions concretes de l'operació objecte de l'ajuda.

5. La presentació de la sol·licitud implica la conformitat del sol·licitant i del seu representant per rebre totes les comunicacions i notificacions que es facin al llarg de la tramitació de l'expedient a través de l'STG.

L'interessat ha de comunicar a l'òrgan gestor qualsevol modificació en les dades de contacte consignades per a la recepció de comunicacions i notificacions.

6. El sol·licitant o el seu representant poden desistir de la sol·licitud presentada i el beneficiari o el seu representant poden renunciar a l'ajuda concedida, així com fer una

devolució voluntària segons l'article 90 del Reglament de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, aprovat pel Reial decret 887/2006, de 21 de juliol. En aquests casos, han de comunicar aquest desistiment, renúncia o devolució a través de l'STG, mitjançant el formulari de desistiment o renúncia de sol·licitud d'ajuda habilitat amb aquesta finalitat.

Article 9. Instrucció del procediment, resolució i pagament de les ajudes.

1. Un cop presentada la sol·licitud d'ajuda i incorporada la documentació a l'expedient, l'òrgan instructor ha de comprovar que es compleixin tots els requisits per a la concessió de la subvenció que estableix la Llei general de subvencions i el seu Reglament de desplegament, aprovat pel Reial decret 887/2006, aquest Reial decret i els concretats en la convocatòria.

En cas que la sol·licitud o la documentació carregada a l'STG no compleixi els requisits exigits, s'ha de requerir el sol·licitant perquè, en un termini de deu dies, esmeni la falta o aportï els documents preceptius, amb indicació que, si no ho fa, es considera que desisteix de la seva petició, després de la resolució que ha de ser dictada en els termes que preveu l'article 21 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

La documentació que el sol·licitant carregui a l'aplicació ha de coincidir amb el contingut de les caselles corresponents.

No cal que s'esmenin les dades que esmenta l'article 8.3.a), excepte el número de compte bancari, però es pot desistir de la sol·licitud i presentar-ne una de nova. La resta de la documentació aportada pot ser objecte de requeriment d'esmena.

L'organisme gestor pot modificar, d'ofici, dades la inexactitud de les quals derivi indubtablement d'errors de forma.

2. Un cop examinat l'expedient i verificat el compliment dels requisits, inclosos els que estipula l'annex IV d'aquest Reial decret, l'òrgan instructor formula una proposta de resolució, que ha de contenir, com a mínim: la identificació del sol·licitant, la identificació del vehicle objecte d'ajuda, la verificació del compliment dels requisits establerts, el càlcul de la quantia de l'ajuda aplicant els criteris que estipulen els annexos I, II i III, i la proposta de concessió o denegació.

La proposta de resolució provisional es notifica als interessats perquè, en el termini de deu dies laborables, formulin les al·legacions que considerin pertinents, de conformitat amb el que estableix l'article 24.4 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions. Si ha transcorregut el termini d'al·legacions sense que se n'hagin presentat o, si escau, una vegada examinades les al·legacions presentades, la proposta de resolució s'eleva a l'òrgan concedent per a la seva resolució definitiva.

3. La persona titular de la Secretaria d'Estat d'Indústria ha de dictar una resolució respecte de les sol·licituds validades i l'òrgan gestor l'ha de notificar dins del termini màxim que estableix l'apartat 4 de l'article 25 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions. En cas que la resolució no es dicti i es notifiqui en el termini establert, la sol·licitud es pot entendre desestimada per silenci administratiu.

Per als beneficiaris de la Línia 2, la resolució de concessió ha d'informar de l'import de l'ajuda, expressat en equivalent de subvenció bruta, i del seu caràcter *de minimis*, fent referència expressa al Reglament (UE) 2023/2831 de la Comissió, de 13 de desembre de 2023, relatiu a l'aplicació dels articles 107 i 108 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea a les ajudes *de minimis*.

4. Les resolucions de concessió de l'ajuda s'han de publicar en el Portal d'ajudes del Ministeri d'Indústria i Turisme (www.mintur.gob.es) i s'han de notificar als beneficiaris.

5. Contra la resolució, que posa fi a la via administrativa, es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes davant el mateix òrgan que l'ha dictada, o bé recórrer directament davant l'ordre jurisdiccional contenciós administratiu, en la forma i els terminis que preveu la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, i la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

6. Posteriorment al dictat de la resolució de concessió, es paga l'ajuda al beneficiari per una quantia que ha de coincidir amb la indicada en la resolució. Els pagaments s'han de fer mitjançant transferència al compte bancari indicat pel sol·licitant en el qüestionari de sol·licitud. El procediment de pagament ha de ser el que regula la Resolució de 2 de març de 2021, conjunta de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat i de la Direcció General del Tresor i Política Financera, per la qual es regula el procediment per a la realització de determinats pagaments a través d'agents mediadors.

7. En virtut de l'article 28.5 del Reglament (UE) 2024/1735 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2024, pel qual s'estableix un marc de mesures per reforçar l'ecosistema europeu de fabricació de tecnologies de zero emissions netes i es modifica el Reglament (UE) 2018/1724, s'ha de publicar en un lloc web únic de lliure accés tota la informació relativa a cada producte final de tecnologies de zero emissions netes que recullin aquestes bases, d'acord amb l'article 28.1 del Reglament esmentat.

Article 10. Obligacions dels sol·licitants i beneficiaris.

1. Són obligacions dels sol·licitants i beneficiaris:

a) Seguir la metodologia i el procediment que estableix aquest Reial decret i les notes aclaridores eventuais publicades en el Portal d'ajudes del Ministeri d'Indústria i Turisme, així com el compliment dels requisits exigits, la realització de l'activitat i el compliment de la finalitat que determina la concessió de l'ajuda, i la conservació dels justificants i la documentació corresponent acreditativa d'aquests aspectes.

b) Facilitar les comprovacions destinades a garantir la realització correcta de l'actuació objecte de l'ajuda.

c) Sotmetre les actuacions de comprovació de l'òrgan gestor, al control financer de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat, al Tribunal de Comptes i, en cas que els fons provenguin del Fons Social per al Clima, a qualssevol altres actuacions d'inspecció que puguin dur a terme els òrgans o les autoritats de control competents, tant nacionals com de la Unió Europea, d'acord amb el que estableix la normativa aplicable a la gestió de les ajudes cofinançades amb fons europeus, tal com determina l'article 45 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

d) Mantenir la titularitat del vehicle i la seva matriculació a Espanya almenys durant dos anys des del moment de la concessió de la subvenció, llevat de baixa definitiva provocada per robatori, sinistre o danys irreparables, substitució per defectes greus d'origen del vehicle o defunció del beneficiari. En aquests casos, el beneficiari ha de presentar, a més de la baixa definitiva del vehicle objecte a l'ajuda:

1r En cas de robatori, una còpia autèntica de la denúncia davant la Policia Nacional, la Guàrdia Civil o la Policia Local.

2n En cas de sinistre o danys irreparables, un comunicat europeu d'accidents o una còpia autèntica de l'atestat elaborat per la Policia Nacional, la Guàrdia Civil o la Policia Local.

3r En cas de substitució de defectes greus d'origen del vehicle, una declaració responsable del concessionari o punt de venda del grup fabricant o importador, signada electrònicament, que testifiqui aquest fet. En aquest cas, el vehicle que substitueixi el que va determinar la concessió de l'ajuda ha de tenir les mateixes característiques o, en cas de ser diferents, s'ha de reintegrar l'ajuda en la proporció que correspongui, en virtut de l'article 12 i dels annexos I, II, III i IV d'aquest Reial decret.

4t En cas de defunció del beneficiari, acreditació de defunció i, si escau, de la condició d'hereu de l'adquirent del vehicle i declaració responsable que aquest assumeix les obligacions del difunt.

e) Comunicar a l'òrgan gestor l'obtenció d'un altre finançament incompatible o que excedeixi el límit del 80% del cost subvencionable i, si escau, desistir de la sol·licitud presentada o renunciar a l'ajuda concedida en aquest Programa.

f) Notificar a l'òrgan gestor qualsevol fet que doni com a resultat la transmissió de la titularitat o la baixa definitiva o administrativa del vehicle subvencionat en el termini de dos anys des de la resolució de concessió de l'ajuda.

g) En la Línia 2, els usuaris dels vehicles de rènting o lísing financer que hagin estat objecte d'ajuda han de remetre, amb un requeriment previ d'informació, tots els rebuts mensuals del servei o certificat bancari agregat equivalent, de manera que es demostrï que han abonat les quanties corresponents en els dos anys següents a la concessió de l'ajuda. A més, en aquest mateix cas, i un cop transcorregut aquest termini, la titularitat del vehicle objecte de l'ajuda ha de continuar sent del beneficiari o bé de l'empresa de rènting o lísing.

h) Col·laborar amb l'òrgan gestor en les actuacions de seguiment i avaluació del programa, facilitant la informació que sigui necessària amb aquesta finalitat, de conformitat amb el que disposa la Llei 27/2022, de 20 de desembre, d'institucionalització de l'avaluació de polítiques públiques a l'Administració General de l'Estat.

i) Mantenir actualitzades les dades de notificació i comunicar-ne immediatament qualsevol canvi a l'òrgan gestor.

j) Conservar la documentació justificativa de la subvenció mentre no hagi prescrit el dret de l'Administració a exigir-ne el reintegrament.

k) Addicionalment, en cas que els fons provenguin del Fons Social per al Clima, aportar la documentació dins del termini establert i en la forma legal que els òrgans o les autoritats de control competents, tant nacionals com de la Unió Europea, determinin.

l) Qualsevol altra que es determini en la convocatòria respectiva i que sigui estrictament necessària per obtenir la condició de beneficiari o per mantenir-la.

2. L'incompliment de les obligacions que preveu l'apartat anterior és causa de reintegrament, d'acord amb el que estableix el títol II de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

Article 11. Seguiment i control de les ajudes.

1. El Ministeri d'Indústria i Turisme ha de dur a terme les actuacions pertinents de seguiment i control de les ajudes concedides a l'empara d'aquest Reial decret, sense perjudici de les que correspongui fer a la Intervenció General de l'Administració de l'Estat en virtut del que disposa la Llei 38/2003, de 17 de novembre.

2. El Ministeri d'Indústria i Turisme pot comunicar i comprovar telemàticament al Registre de vehicles, a través del procediment que estableix la Direcció General de Trànsit, el nom dels titulars i els vehicles objecte de les subvencions, amb la finalitat d'efectuar el control de les obligacions que recull l'article 10.1, lletres d) i f).

3. A l'efecte de comprovar els requisits que estableix aquest Reial decret i amb el consentiment previ de l'interessat, el Ministeri d'Indústria i Turisme pot verificar la identitat del beneficiari a través de la intermediació de dades amb la Direcció General de la Policia del Ministeri de l'Interior. En el cas de beneficiaris amb permís temporal de residència, pot ser necessària la consulta de dades d'estrangeria pels mitjans anàlegs d'intermediació amb la Direcció General de Policia.

4. El Ministeri d'Indústria i Turisme ha de comprovar a través del sistema d'informació comptable corresponent, que el beneficiari està al corrent en el compliment de les seves obligacions per reintegrament d'ajudes en forma de préstecs i subvencions amb l'Administració General de l'Estat i els seus organismes i entitats públiques dependents o vinculats.

5. L'òrgan gestor pot obtenir la informació necessària per a l'avaluació del programa, dins del marc que preveu la Llei 27/2022, de 20 de desembre, d'institucionalització de l'avaluació de polítiques públiques a l'Administració General de l'Estat i respecte de la normativa de protecció de dades personals.

6. Amb vista a garantir el compliment del que disposa l'article 3.3, l'òrgan gestor pot obtenir informació d'altres òrgans administratius estatals, autonòmics o locals en relació amb la matrícula del vehicle, a fi de comprovar la inexistència de doble finançament.

Article 12. *Causas de nul·litat, desistiment o de reintegrament de les ajudes.*

1. Independentment de les conseqüències econòmiques que puguin resultar de revisions d'ofici o declaracions de lesivitat de les resolucions de concessió, d'acord amb el que estableix l'article 36 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, és procedent el reintegrament, total o parcial, i l'exigència de l'interès de demora des de la data del pagament de la subvenció fins a la data en què es dicti la resolució de reintegrament o es faci l'ingrés efectiu del mateix reintegrament de manera voluntària, en els supòsits que regula l'article 37 de la Llei esmentada, així com en els altres que preveu expressament aquest Reial decret.

2. En cas d'incompliments parcials, la quantitat que el beneficiari ha de reintegrar es determina d'acord amb el principi de proporcionalitat i en funció dels costos justificats i de les actuacions acreditades, de conformitat amb el que disposa l'article 37.2 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, en relació amb l'article 17.3.n) d'aquesta Llei.

3. En nom del compliment de l'article 3.3, i en cas que es detecti una incompatibilitat d'ajudes, s'ha d'incoar el procediment de reintegrament corresponent.

4. El beneficiari de l'ajuda ha de mantenir la titularitat del vehicle objecte de la subvenció durant un període de dos anys, com a mínim, des de la resolució de concessió. Si es produeix la transmissió de la titularitat o la baixa definitiva o administrativa del vehicle en el període de dos anys des de la resolució de concessió, s'ha de determinar el reintegrament íntegre de l'ajuda, llevat del que explicita la lletra d) de l'apartat 1 de l'article 10 d'aquest Reial decret.

Article 13. *Publicitat.*

1. Qualsevol referència a l'actuació objecte de les ajudes regulades per aquestes bases en publicacions, activitats de difusió, pàgines web i en general en qualssevol mitjans de difusió ha de figurar tal com estableix l'article 18.4 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre.

2. Si escau, tots els cartells informatius i plaques s'han de col·locar en un lloc ben visible i d'accés al públic.

3. Els logotips institucionals únicament es poden emprar en els materials s'utilitzin per a la realització, informació i difusió de les actuacions que constitueixen l'objecte de la subvenció, i no amb altres fins publicitaris aliens a aquestes.

4. Per a la inclusió de logotips institucionals s'utilitzen exclusivament els logotips que estiguin disponibles al Portal d'ajudes del Ministeri d'Indústria i Turisme, i s'apliquen en la forma que s'indiqui i respectant-ne la integritat.

5. S'han d'aplicar les regles que estipula l'article 31.3 del Reial decret 887/2006, de 21 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

Article 14. *Confidencialitat i protecció de dades de caràcter personal.*

1. De conformitat amb el Reglament (UE) 2016/679 i la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals, la informació i les dades de caràcter personal que rebi, si s'escau, el Ministeri d'Indústria i Turisme per part de qualsevol sol·licitant, beneficiari o interessat també tenen caràcter confidencial, i aquest Ministeri les ha de recollir per tal d'incorporar-les, respectivament, als fitxers automatitzats de la seva titularitat i responsabilitat, amb la finalitat de verificar el compliment, el control i el seguiment de les obligacions que estableix aquest Reial decret. Els interessats poden exercir personalment els seus drets d'accés, rectificació, supressió, limitació de tractament, portabilitat i oposició mitjançant un escrit.

2. No obstant això, i amb la presentació de la sol·licitud d'ajuda, en el marc d'aquest Programa i en la forma que estableix aquest Reial decret, els beneficiaris accepten la publicació de les dades de l'ajuda concedida que permetin garantir la publicitat, l'objectivitat i la concurrència d'aquestes ajudes en particular, pel que assenyala l'article

31.2 i 3 c) del Reglament de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, aprovat pel Reial decret 887/2006, de 21 de juliol.

3. La informació sobre la concessió de subvencions atorgades a l'empara d'aquest Reial decret s'ha de comunicar a la BDNS en els termes en què estableix aquesta obligació l'article 20 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre.

Article 15. Règim jurídic.

Les ajudes que regula aquest Reial decret es regeixen, a més de pel que s'hi disposa, per la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, i el seu reglament de desplegament, aprovat pel Reial decret 887/2006, de 21 de juliol.

Disposició addicional primera. Òrgan competent per a la gestió de la llista blanca.

L'òrgan competent per a la comprovació del contingut de les declaracions responsables en l'àmbit de la llista blanca del Programa Auto+ que recull l'annex IV és la Direcció General d'Estratègia Industrial i de la Petita i Mitjana Empresa del Ministeri d'Indústria i Turisme.

Disposició addicional segona. Puntuació de la petjada de carboni i l'adaptació dels criteris del Programa Auto+.

L'aprovació d'una metodologia de puntuació de la petjada de carboni dels vehicles basada en les emissions de gasos d'efecte hivernacle generades al llarg del seu cicle de vida determina la revisió dels criteris d'elegibilitat i de determinació de la quantia de les ajudes que preveu aquest Reial decret, a fi d'adaptar-los al sistema esmentat, sempre que hi hagi una base de dades que contingui tots els paràmetres aplicables a tots els models inclosos en l'abast del Programa i que, a més, sigui interoperable amb l'STG, i es proporcioni a l'òrgan gestor accés a aquesta base de dades.

Disposició addicional tercera. Autorització de concessió.

La convocatòria de la Línia 1 corresponent a l'any 2026 està dotada amb 350.000.000 d'euros que s'han d'imputar a l'aplicació pressupostària 20.09.422B.783 de l'any 2026.

La convocatòria de la Línia 2 corresponent a l'any 2026 està dotada amb 50.000.000 d'euros, dels quals s'han d'imputar 42.000.000 d'euros a l'aplicació pressupostària 20.09.422B.774 i 8.000.000 d'euros a l'aplicació pressupostària 20.09.422B.776, totes dues corresponents a l'any 2026.

L'aprovació d'aquest Reial decret comporta l'autorització de les convocatòries de concessió de les subvencions pel Consell de Ministres, a l'efecte del que disposa l'article 10.2 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, per a l'exercici pressupostari de 2026.

Disposició transitòria primera. Adquisició de vehicles prèvia a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

1. Per a la convocatòria corresponent a l'any 2026, s'accepten com a vehicles subvencionables els vehicles nous matriculats per primera vegada a nom del beneficiari en una data igual o posterior a l'1 de gener de 2026, i altres vehicles la primera matriculació com a vehicles nous dels quals s'hagi efectuat en una data igual o posterior a l'1 de gener de 2025, sempre que compleixin la resta de requisits que estableixen aquestes bases i la convocatòria corresponent.

2. Per a la convocatòria corresponent a l'any 2026, en el cas dels vehicles adquirits en una data anterior a la d'obertura del termini de presentació de sol·licituds, la factura de la compravenda del vehicle objecte de la subvenció a la qual fa referència el numeral 6è de la lletra b) de l'apartat 3 de l'article 8 pot no recollir que el punt de venda o

fabricant ha fet un descompte d'almenys 1.000 euros en el preu de venda (preu en factura i sense impostos) del vehicle.

Disposició transitòria segona. *Finançament corresponent al criteri europeu.*

El finançament addicional que recull la lletra c) de l'apartat 2 dels annexos II i III només es pot atorgar als models de vehicles que, en el moment de la sol·licitud, estiguin inclosos a la llista blanca del Programa Auto+, tal com estipula l'annex IV.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara dels títols competencials de l'article 149.1.13a, 23a i 25a de la Constitució espanyola, que atribueixen a l'Estat la competència exclusiva sobre les bases i la coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica, en matèria de legislació bàsica sobre protecció del medi ambient, sense perjudici de les facultats de les comunitats autònomes d'establir normes addicionals de protecció, i sobre les bases del règim miner i energètic, respectivament.

Disposició final segona. *Habilitació.*

1. Per ordre de la persona titular del Ministeri d'Indústria i Turisme es poden modificar els annexos d'aquest Reial decret.
2. S'habilita la persona titular del Ministeri d'Indústria i Turisme per dictar totes les ordres que siguin necessàries per al desplegament i l'aplicació del que estableix aquest Reial decret.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

22 de juliol de 2026.

FELIPE R.

El ministre d'Indústria i Turisme,
JORDI HEREU BOHER

ANNEX I

Vehicles subvencionables en el «Programa Auto+»

1. Les categories elegibles dels vehicles són les següents:
 - a) Turismes M1: vehicles dissenyats i fabricats principalment per al transport de passatgers i el seu equipatge que tinguin, com a màxim, vuit places de seient a més de la del conductor, sense espai per a passatgers a peu dret, independentment que el nombre de places de seient es limiti a la plaça de seient del conductor o no.
 - b) Furgonetes o camions lleugers N1: vehicles dissenyats i fabricats principalment per al transport de mercaderies la massa màxima dels quals no sigui superior a 3.500 quilograms. També són elegibles els vehicles amb una massa màxima autoritzada superior a 3.500 kg, però que no excedeixi els 4.250 kg, sempre que la massa que superi els 3.500 kg provingui exclusivament de l'excés de massa del sistema de propulsió respecte del sistema de propulsió d'un vehicle de les mateixes dimensions que estigui equipat amb un motor convencional de combustió interna amb encesa per guspira o per compressió, i sempre que no s'incrementi la capacitat de càrrega respecte al mateix vehicle.
 - c) Motocicletes L3e, L4e, L5e: vehicles amb dues rodes, o amb tres rodes simètriques o asimètriques respecte a l'eix mitjà longitudinal del vehicle, amb una velocitat de disseny superior als 45 km/h.
 - d) Quadricicles lleugers L6e la massa en buit dels quals sigui inferior o igual a 425 kg, no inclosa la massa de les bateries, la velocitat màxima per construcció dels quals sigui inferior o igual a 45 km/h, i una potència màxima inferior o igual a 6 kW.
 - e) Quadricicles pesants L7e la massa en ordre de marxa dels quals (no inclòs el pes de les bateries) sigui inferior o igual a 450 kg en el cas de transport de passatgers i a 600 kg en el cas de transport de mercaderies, i que no es puguin classificar com a quadricicles lleugers.
2. Només poden rebre ajuda els beneficiaris que hagin adquirit un vehicle que tingui l'etiqueta ZERO, en una de les modalitats següents:
 - a) Vehicle elèctric pur: vehicles elèctrics de bateria (BEV) i vehicles elèctrics de cèl·lula de combustible (FCEV). A l'efecte del finançament a càrrec del Fons Social per al Clima, únicament són elegibles els vehicles que compleixin aquesta definició estricta de vehicle d'emissió zero.
 - b) Vehicle electrificat: vehicles elèctrics d'autonomia estesa (EREV) i vehicles elèctrics híbrids endollables (PHEV).

ANNEX II

Requisits exigibles als vehicles adquirits en el Programa Auto+ i imports de l'ajuda per a les sol·licituds de la Línia 1

1. En el cas de les sol·licituds presentades en la Línia 1, s'estableixen els imports màxims d'ajuda per vehicle següents, en euros:

Línia 1 Tipus de vehicle	Import màxim de l'ajuda — Euros
M1	4.500
N1	5.000
L3e, L4e, L5e	1.100
L6e i L7e	1.500

2. L'ajuda concedida per a cada vehicle es calcula de manera acumulativa, limitada a l'import màxim de l'ajuda i sobre la base dels criteris següents, com un percentatge que s'ha d'aplicar a l'import màxim:

a) Criteri elèctric (E1): el programa es restringeix als vehicles que tinguin l'etiqueta ZERO.

1r En el cas de vehicles elèctrics purs, es concedeix un 50 per cent de l'import màxim de l'ajuda.

2n En el cas de vehicles elèctrics d'autonomia estesa i híbrids endollables, es concedeix un 25 per cent de l'import màxim de l'ajuda.

b) Criteri econòmic (E2):

1r Per als vehicles M1, s'estableixen dos factors de modulació per a la determinació de l'ajuda:

i) Per als vehicles M1 amb un preu superior a 35.000 euros, fins a un límit de 45.000 euros, es concedeix un 15 per cent de l'import màxim de l'ajuda.

ii) Per als vehicles M1 amb un preu de fins a 35.000 euros, es concedeix un 25 per cent de l'import màxim de l'ajuda.

2n Per a la resta de vehicles, es concedeix un 25 per cent de l'import màxim de l'ajuda.

3r Per als vehicles M1, el preu màxim del vehicle per adquirir és de 45.000 euros.

4t Per a vehicles L3e, L4e i L5e, el preu màxim del vehicle per adquirir és de 10.000 euros.

5è Tots els preus dels vehicles esmentats en aquest criteri s'entenen com a preus en factura (que han d'incloure tots els extres, accessoris i serveis associats a la venda del vehicle), sense impostos, i després de fer-hi els descomptes comercials pertinents.

c) Criteri europeu (E3):

1r Per als vehicles el muntatge i la terminació final prèvia a la comercialització dels quals s'hagin dut a terme en almenys una instal·lació industrial de la UE, es concedeix un 15 per cent de l'import màxim de l'ajuda.

2n Per a vehicles elèctrics d'autonomia estesa i híbrids endollables, si una part del procés de fabricació de la bateria, que ha d'incloure, com a mínim, l'assemblatge dels conjunts de bateries, s'efectua a la UE, es concedeix un 10 per cent addicional de l'import màxim de l'ajuda.

3r Per a vehicles elèctrics purs, es concedeix un 10 per cent addicional de l'import màxim de l'ajuda si es compleixen totes i cadascuna de les condicions següents:

i) S'exigeix que una part del procés de fabricació de la bateria, que ha d'incloure, com a mínim, l'assemblatge dels conjunts de bateries, es dugui a terme a la UE.

ii) Almenys un dels components de la bateria següents ha d'estar fabricat en un país diferent de l'identificat com a principal tercer país proveïdor a la Comunicació de la Comissió més recent que proporciona informació actualitzada per determinar les quotes de subministrament a la Unió Europea de productes finals i els seus components específics principals procedents de diferents tercers països de conformitat amb el Reglament (UE) 2024/1735, pel qual s'estableix un marc de mesures per reforçar l'ecosistema europeu de fabricació de tecnologies de zero emissions netes (Reglament sobre la indústria de zero emissions netes) (C/2025/3236): conjunts de les bateries; mòduls de les bateries; cel·les de les bateries.

iii) El percentatge de mercuri de la bateria ha de ser significativament inferior al màxim permès pel Reglament (UE) 2023/1542 del Parlament Europeu i del Consell, de 12 de juliol de 2023, relatiu a les piles i bateries i els seus residus i pel qual es

modifiquen la Directiva 2008/98/CE i el Reglament (UE) 2019/1020 i es deroga la Directiva 2006/66/CE.

Aquests dos últims requisits s'exigeixen en compliment de l'article 28 del Reglament (UE) 2024/1735 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2024, pel qual s'estableix un marc de mesures per reforçar l'ecosistema europeu de fabricació de tecnologies de zero emissions netes i es modifica el Reglament (UE) 2018/1724.

ANNEX III

Requisits exigibles als vehicles adquirits en el Programa Auto+ i imports de l'ajuda per a les sol·licituds de la Línia 2

1. En el cas de les sol·licituds presentades en la Línia 2, s'estableixen els imports màxims d'ajuda per vehicle següents, en euros:

a) En cas que el sol·licitant sigui un autònom o una microempresa:

Línia 2 (autònoms i microempreses) Tipus de vehicle	Import màxim de l'ajuda – Euros
M1	6.000
N1	7.500
L3e, L4e, L5e	1.100
L6e i L7e	1.500

b) En cas que el sol·licitant sigui una empresa diferent d'una microempresa:

Línia 2 (altres empreses) Tipus de vehicle	Import màxim de l'ajuda – Euros
M1	4.500
N1	5.000
L3e, L4e, L5e	1.100
L6e i L7e	1.500

c) En el cas de professionals autònoms i microempreses elegibles d'acord amb l'article 5.3, cofinançades a càrrec del Fons Social per al Clima (Programa de suport al transport lleuger professional): quan el sol·licitant és un autònom o una microempresa l'activitat del qual està inclosa a la secció o seccions de la Classificació nacional d'activitats econòmiques 2025, segons el Reial decret 10/2025, de 14 de gener, pel qual s'aprova la Classificació nacional d'activitats Econòmiques 2025 (CNAE-2025) limitades o concretades en les convocatòries en funció de la finalitat de l'ajuda:

Línia 2 (autònoms i microempreses indicats a l'article 5.3) Tipus de vehicle	Import màxim de l'ajuda – Euros
M1	7.000
N1	12.000
L3e, L4e, L5e	2.000
L6e i L7e	2.000

La catalogació de mida d'empresa s'ha de fer sobre la base de la Recomanació de la Comissió, de 6 de maig de 2003, sobre la definició de microempreses, petites i mitjanes empreses.

En l'àmbit de les actuacions cofinançades a càrrec del Fons Social per al Clima a les quals es refereix l'apartat 1.c), únicament són subvencionables vehicles d'emissió zero i en queden exclosos expressament els vehicles elèctrics d'autonomia estesa (EREV) i els vehicles híbrids endollables (PHEV). Aquestes actuacions es corresponen amb el programa de suport a la descarbonització del transport lleuger professional en el marc del Pla social per al clima.

2. L'ajuda concedida per a cada vehicle es calcula de manera acumulativa, limitada a l'import màxim de l'ajuda en funció dels criteris següents, sense perjudici que, a l'efecte del finançament a càrrec del Fons Social per al Clima, únicament són elegibles els vehicles que compleixin la definició estricta de vehicle d'emissió zero:

a) Criteri elèctric (E1): el programa es restringeix als vehicles que tinguin l'etiqueta ZERO.

1r En el cas de vehicles elèctrics purs, es concedeix un 50 per cent de l'import màxim de l'ajuda.

2n En el cas de vehicles elèctrics d'autonomia estesa i híbrids endollables, es concedeix un 25 per cent de l'import màxim de l'ajuda.

b) Criteri econòmic (E2):

1r Per als vehicles M1, s'estableixen dos factors de modulació per a la determinació de l'ajuda:

ii) Per als vehicles M1 amb un preu superior a 35.000 euros, es concedeix un 15 per cent de l'import màxim de l'ajuda.

ii) Per als vehicles M1 amb un preu de fins a 35.000 euros, es concedeix un 25 per cent de l'import màxim de l'ajuda.

2n Per a la resta de vehicles, es concedeix un 25 per cent de l'import màxim de l'ajuda.

3r Per a vehicles M1 de fins a set places, el preu màxim del vehicle per adquirir és de 45.000 euros. En el cas de vehicles M1 de vuit i nou places, aquest límit no s'aplica.

4t Per a vehicles L3e, L4e i L5e, el preu màxim del vehicle per adquirir és de 10.000 euros.

5è Tots els preus dels vehicles esmentats en aquest criteri s'entenen com a preus en factura (que han d'incloure tots els extres, accessoris i serveis associats a la venda del vehicle), sense impostos, i després de fer-hi els descomptes comercials pertinents.

c) Criteri europeu (E3):

1r Per als vehicles el muntatge i la terminació final prèvia a la comercialització dels quals s'hagin dut a terme en almenys una instal·lació industrial de la UE, es concedeix un 15 per cent de l'import màxim de l'ajuda.

2n Per a vehicles elèctrics d'autonomia estesa i híbrids endollables, si una part del procés de fabricació de la bateria, que ha d'incloure, com a mínim, l'assemblatge dels conjunts de bateries, s'efectua a la UE, es concedeix un 10 per cent addicional de l'import màxim de l'ajuda.

3r Per a vehicles elèctrics purs, es concedeix un 10 per cent addicional de l'import màxim de l'ajuda si es compleixen totes i cadascuna de les condicions següents:

i. S'exigeix que una part del procés de fabricació de la bateria, que ha d'incloure, com a mínim, l'assemblatge dels conjunts de bateries, es dugui a terme a la UE.

ii. Almenys un dels components de les bateries següents ha d'estar fabricat en un país diferent de l'identificat com a principal tercer país proveïdor a la Comunicació de la Comissió més recent que proporciona informació actualitzada per determinar les quotes de subministrament a la Unió Europea de productes finals i els seus components específics principals procedents de diferents tercers països de conformitat amb el Reglament (UE) 2024/1735, pel qual s'estableix un marc de mesures per reforçar l'ecosistema europeu de fabricació de tecnologies de zero emissions netes (Reglament sobre la indústria de zero emissions netes) (C/2025/3236): conjunts de les bateries; mòduls de les bateries; cel·les de les bateries.

iii. El percentatge de mercuri de la bateria ha de ser significativament inferior al màxim permès pel Reglament (UE) 2023/1542 del Parlament Europeu i del Consell, de 12 de juliol de 2023, relatiu a les piles i bateries i els seus residus i pel qual es modifiquen la Directiva 2008/98/CE i el Reglament (UE) 2019/1020 i es deroga la Directiva 2006/66/CE.

Aquests dos últims requisits s'exigeixen en compliment de l'article 28 del Reglament (UE) 2024/1735 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2024, pel qual s'estableix un marc de mesures per reforçar l'ecosistema europeu de fabricació de tecnologies de zero emissions netes i es modifica el Reglament (UE) 2018/1724.

ANNEX IV

Documentació preceptiva que els fabricants de vehicles han de remetre i procediment de comprovació

1. Els fabricants dels vehicles inclosos en l'abast d'aquest Reial decret poden consignar a la base de dades de vehicles de l'Institut per a la Diversificació i l'Estalvi de l'Energia (IDAE) o al sistema telemàtic equivalent que indiqui la convocatòria, i seguint el procediment que estableix el Portal d'ajudes del Ministeri d'Indústria i Turisme, per a cada model de vehicle:

a) Declaració responsable de muntatge i terminació europeus signada electrònicament pel representant de la marca de fabricant, seguint el model que s'ha de disposar amb aquesta finalitat al Portal d'ajudes del Ministeri d'Indústria i Turisme, en què es declara que el muntatge i la terminació final prèvia a la comercialització del model de vehicle es fa en almenys una instal·lació industrial de la UE.

b) Declaració responsable de contingut europeu en bateries signada electrònicament pel representant de la marca de fabricant, seguint el model que s'ha de disposar amb aquesta finalitat, en què es declara, si s'escau:

1 Que una part del procés de fabricació de la bateria, que ha d'incloure, com a mínim, l'assemblatge dels conjunts de bateries, es du a terme a la UE i

2 Únicament per a models de vehicles elèctrics purs, que el model de vehicle compleix el que estipula l'article 28 del Reglament (UE) 2024/1735 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2024, pel qual s'estableix un marc de mesures per reforçar l'ecosistema europeu de fabricació de tecnologies de zero emissions netes i es modifica el Reglament (UE) 2018/1724, de manera que:

i. En compliment del criteri de resiliència, almenys un dels components de les bateries següents està fabricat en un país diferent de l'identificat com a principal tercer país proveïdor a la Comunicació de la Comissió més recent que proporciona informació actualitzada per determinar les quotes de subministrament a la Unió Europea de productes finals i els seus components específics principals procedents de diferents tercers països de conformitat amb el Reglament (UE) 2024/1735, pel qual s'estableix un marc de mesures per reforçar l'ecosistema europeu de fabricació de tecnologies de zero emissions netes (Reglament sobre la indústria de zero emissions netes) (C/2025/3236): conjunts de les bateries; mòduls de les bateries; cel·les de les bateries.

ii. En compliment del criteri de sostenibilitat mediambiental, el percentatge de mercuri de la bateria és inferior al màxim que permet el Reglament (UE) 2023/1542 del Parlament Europeu i del Consell, de 12 de juliol de 2023, relatiu a les piles i bateries i els seus residus i pel qual es modifiquen la Directiva 2008/98/CE i el Reglament (UE) 2019/1020 i es deroga la Directiva 2006/66/CE.

2. La vigència de cada declaració responsable expira quan es produeixin canvis en les condicions declarades, que els fabricants de vehicles han de comunicar a la Direcció General d'Estratègia Industrial i de la Petita i Mitjana Empresa del Ministeri d'Indústria i Turisme. Sobre la base d'aquestes declaracions, el representant de marca de fabricant ha de manifestar, a la base de dades de vehicles de l'Institut per a la Diversificació i l'Estalvi de l'Energia (IDAE) o al sistema telemàtic equivalent que indiqui la convocatòria, i seguint el procediment que ha d'establir el Portal d'ajudes del Ministeri d'Indústria i Turisme, que el model de vehicle compleix els requisits declarats, que disposa de la documentació que així ho acredita i que la posarà a disposició del Ministeri d'Indústria i Turisme quan li sigui requerida, a través de requeriments d'informació o visites tècniques. La inexactitud, la falsedat o l'omissió de qualsevol dada o informació que s'incorpori a aquesta declaració responsable, o la no presentació davant l'Administració competent de la documentació que, si s'escau, sigui requerida per acreditar el compliment del que s'ha declarat, determina la revocació de la declaració responsable corresponent en els termes que esmenta l'apartat 5 d'aquest annex. A aquests efectes, el signant té la condició d'interessat en els procediments corresponents.

3. Els models de vehicles per als quals s'hagi presentat almenys la declaració responsable de muntatge i terminació europeus passen a formar part de la llista blanca del Programa Auto+.

4. Un cop s'admeti una sol·licitud, l'STG habilitat pel Ministeri d'Indústria i Turisme ha d'efectuar una consulta a la llista blanca del Programa Auto+, a fi de determinar la intensitat de l'ajuda corresponent. Els vehicles els models dels quals formin part de la llista blanca del Programa Auto+ i que disposin de la declaració responsable de muntatge i terminació europeus poden ser susceptibles de rebre el percentatge d'ajuda addicional del 15 per cent que recull la lletra c) de l'apartat 2 dels annexos II i III. Els vehicles els models dels quals formin part de la llista blanca del Programa Auto+ i que disposin de les declaracions responsables de muntatge i terminació europeus i de contingut europeu en bateries poden ser susceptibles de rebre els dos percentatges d'ajuda addicionals que preveu la lletra c) de l'apartat 2 dels annexos II i III. En cas que un vehicle pertanyi a un model que no estigui inclòs a la llista blanca del Programa Auto+, el vehicle no és susceptible de rebre els percentatges d'ajuda addicionals que determina la lletra c) de l'apartat 2 dels annexos II i III.

5. La Direcció General d'Estratègia Industrial i de la Petita i Mitjana Empresa del Ministeri d'Indústria i Turisme ha de comprovar el contingut de les declaracions responsables que considera l'apartat 1 d'aquest annex. Amb aquest objectiu, pot remetre requeriments d'informació, que els fabricants han d'atendre en el termini de deu dies, efectuar visites tècniques, així com exercir qualsevol altra activitat de comprovació que sigui necessària per determinar la validesa de les declaracions.

Sense perjudici de les responsabilitats del signant de les declaracions responsables que es puguin derivar de l'aplicació de l'article 69.4 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques:

a) Si es determina la no-conformitat amb el que es declara en la declaració responsable de muntatge i terminació europeus, el model de vehicle corresponent ha de ser revocat de la llista blanca del Programa Auto+.

b) Si es determina la no-conformitat amb el que es declara en la declaració responsable d'origen de bateries, els vehicles al model dels quals correspongui la declaració responsable esmentada no poden rebre el percentatge d'ajuda addicional del 10 per cent que recull la lletra c) de l'apartat 2 dels annexos II i III.

6. La llista blanca del Programa Auto+ s'ha de publicar en el Portal d'ajudes del Ministeri d'Indústria i Turisme, i s'ha d'actualitzar periòdicament, a mesura que s'hagin presentat o revocat les declaracions responsables respectives.

ANNEX V

Definicions

a) Contractes de lísing financer: els contractes que tenen per objecte exclusiu la cessió de l'ús de béns mobles o immobles, adquirits per a aquesta finalitat segons les especificacions del futur usuari, a canvi d'una contraprestació consistent en l'abonament periòdic de quotes. Els béns objecte de cessió han de quedar afectats per l'usuari necessàriament a les seves explotacions agrícoles, pesqueres, industrials, comercials, artesanals, de serveis o professionals. El contracte d'arrendament financer ha d'incloure necessàriament una opció de compra, un cop conclòs, a favor de l'usuari.

b) Contractes de rènting o lísing operatiu: els contractes de lloguer de béns d'equip a mitjà i llarg termini pels quals l'arrendatari es compromet a pagar una renda fixa periòdica, normalment mensual o trimestral, durant el termini de vigència del contracte. A canvi d'aquesta renda, rep de la companyia de rènting, com a serveis més comuns, l'ús, el manteniment i l'assegurança del bé objecte de l'operació.

c) Conjunt de bateries: qualsevol agrupació de cel·les o mòduls connectats entre si o que poden formar una unitat integrada i tancada dins d'una carcassa exterior, no destinada a ser desmuntada ni oberta per l'usuari final.

d) Mòdul de bateries: qualsevol conjunt de cel·les que estan connectades entre si o tancades dins d'una carcassa exterior per protegir les cel·les contra l'impacte extern, i que està destinat a utilitzar-se de manera independent o en combinació amb altres mòduls.

e) Cel·la de bateries: la unitat funcional bàsica d'una pila o bateria composta per elèctrodes, electròlit, contenidor, terminals i, si s'escau, separadors, i que conté materials actius la reacció dels quals genera energia elèctrica.

f) Marca de fabricant: persona física o jurídica que fabrica un vehicle o que mana dissenyar o fabricar un vehicle i que és responsable de tots els aspectes de la certificació d'un vehicle, així com de garantir la conformitat de la producció i de les qüestions de vigilància de mercat que relacionades amb el vehicle, i que comercialitza amb el seu nom, denominació social o marca comercial.

g) Model de vehicle: grup de vehicles que siguin idèntics almenys en les dades recollides a l'anvers de la fitxa de característiques generals.

h) Representant de la marca de fabricant: qualsevol persona física o jurídica establerta a la Unió Europea que està designada degudament per la marca de fabricant perquè la representi davant l'autoritat de certificació o davant l'autoritat de vigilància de mercat i perquè actuï en nom seu en els assumptes als quals és aplicable l'annex XIX del Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles, i que assumeix les obligacions del fabricant, en els casos en què aquest estigui establert fora de la Unió Europea.