



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INDUSTRIA
DIRECCIÓN GENERAL DE
PROGRAMAS INDUSTRIALES

**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO
DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULA LA
CONCESIÓN DIRECTA DE AYUDAS A LA COMPRA DE
VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y ELECTRIFICADOS,
(PROGRAMA AUTO+)**

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/Órgano proponente	Ministerio de Industria y Turismo / Secretaría de Estado de Industria	Fecha	30/03/2026
Título de la norma	Real Decreto por el que se regula la concesión directa de ayudas a la compra de vehículos eléctricos y electrificados (PROGRAMA AUTO+).		
Tipo de Memoria	Normal ☒ Abreviada ☐		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	El programa Auto+ se crea en el apartado 1 del artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio. El proyecto de real decreto tiene por objeto el establecimiento de las normas reguladoras para la concesión directa de ayudas, en forma de subvención, correspondientes al «PROGRAMA AUTO+», consistente en incentivar la adquisición en España de vehículos eléctricos y electrificados. En el proyecto de real decreto se distinguen dos líneas de financiación diferenciadas: la Línea 1, destinada a sujetos que no realicen una actividad económica, y la Línea 2, destinada a sujetos que realicen una actividad económica. De acuerdo con lo establecido en el artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, las ayudas reguladas en el proyecto de real decreto se financiarán con cargo a fondos de los Presupuestos Generales del Estado asignados a la Secretaría de Estado de Industria del Ministerio de Industria y Turismo, de acuerdo con las correspondientes convocatorias.		

Objetivos que se persiguen	El programa Auto+ constituye una medida imprescindible para la consecución de los objetivos climáticos y de transición energética de alcance nacional comprometidos en la planificación estatal y europea. Entre éstos, se encuentran los comprendidos dentro del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011, modificado por el Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de abril de 2023 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión. Asimismo, con el programa Auto+ se pretende: • Impulsar una nueva movilidad de transición a una economía baja en emisiones y de transformación digital, en línea con los principios básicos de la UE. • Este impulso tendrá un efecto positivo sobre la competitividad y productividad del sector de la automoción, con un efecto multiplicador sobre el resto de la economía. • Impulsar la modernización y la transformación del parque circulante, contribuyendo a la mejora de la resiliencia social y económica.
-----------------------------------	--

Principales alternativas consideradas	El análisis de alternativas efectuado en el diseño y elaboración de esta norma ha contemplado las siguientes opciones: ▪ Alternativa 1. No hacer nada (ausencia de ayudas fiscales y directas) La no intervención deja el mercado sin ayudas ni deducciones, confiando la adopción del vehículo eléctrico a la oferta y a las decisiones individuales de compra. Las asociaciones sectoriales alertan de un frenazo en las matriculaciones en los primeros meses del año 2026 por la falta de una hoja de ruta clara, indicando que la desaparición temporal de incentivos genera aplazamiento y cancelaciones de compra. Es útil únicamente como contrafactual, no como política alineada con el Plan Auto 2030. ▪ Alternativa 2. Incentivos fiscales como único elemento del esquema incentivador de la adquisición de vehículos eléctricos y electrificados: la deducción fiscal tiene efecto diferido y beneficia sobre todo a contribuyentes de mayor renta, reduciendo su utilidad para hogares medios. El propio Plan Auto 2030 considera que la vía exclusivamente fiscal es insuficiente en eficacia y equidad, y que su papel óptimo se alcanza como complemento, no sustituto, de un esquema de ayudas directas. ▪ Alternativa 3. Ayudas directas como elemento complementario al fiscal dentro del esquema incentivador de la adquisición de vehículos eléctricos y electrificados: las ayudas directas a la adquisición del vehículo actúan como un incentivo inmediato y visible que reduce el precio de adquisición y tienen un impacto más rápido que las deducciones fiscales. Permiten modular de forma precisa las categorías de vehículos, los requisitos y la intensidad de ayuda. Además, permite. Esta visibilidad inmediata es determinante para evitar aplazamientos, sostener las matriculaciones y proporcionar certidumbre en una fase de transición tecnológica donde el precio inicial sigue siendo una barrera. En consecuencia, se considera que la alternativa 3 constituye el instrumento más adecuado para el cumplimiento de los objetivos del Programa Auto+, creado en el artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio.
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Real Decreto
Estructura de la Norma	El proyecto de real decreto se estructura en un preámbulo, 15 artículos agrupados en un capítulo único, 1 disposición transitoria, 2 disposiciones finales y 4 anexos.

Informes recabados	Entre el 13 de febrero y el 4 de marzo de 2026, se efectuó una consulta pública previa sobre ciertos aspectos del proyecto de real decreto, según el art. 26.2 de la Ley del Gobierno, cuyos resultados se recogen en el Anexo de esta MAIN. Durante la tramitación de la norma, se deberán recabar los siguientes informes: ▪ Informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa del Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes (OCCN) (art. 26.9 de la Ley del Gobierno) ▪ Informe del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa (art. 26.5.1º de la Ley del Gobierno) ▪ Informe del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (art. 26.5.1º de la Ley del Gobierno). ▪ Informe del Ministerio de Hacienda (art 26.5.1 de la Ley del Gobierno) ▪ Aprobación previa del Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública (art. 26.5.5º de la Ley del Gobierno) Una vez obtenidos los informes anteriores, la norma se informará en la Comisión General de Secretarios de Estado y Subsecretarios (CGSEYS) antes de su aprobación por el Consejo de Ministros.	
Trámite de audiencia	La norma se deberá someter a trámite de audiencia, según el art. 26.6 de la Ley del Gobierno.	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	El proyecto de real decreto se dicta en desarrollo del artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, y al amparo de los títulos competenciales del artículo 149.1.13.ª, 23.ª y 25.ª de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre las bases y la coordinación de la planificación general de la actividad económica, en materia de legislación básica sobre protección del medioambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección, y sobre las bases del régimen minero y energético, respectivamente.	
	Efectos sobre la economía en general.	La norma tiene efectos positivos sobre la economía en general

IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	En relación con la competencia	☒ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. ☐ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia. ☐ La norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas asociadas a las convocatorias que se efectúen al amparo de la norma.	☐ Supone una reducción de cargas administrativas. ☒ Incorpora nuevas ☐ No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma afecta a los presupuestos de la AGE. ☐ Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	☒ Implica un gasto. ☐ Implica un ingreso. Cuantificación estimada: A definir en las correspondientes convocatorias.
IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Negativo ☐ Nulo ☒ Positivo ☐
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	La norma tiene un impacto positivo en materia de medio ambiente y climático ya que contribuye a la sustitución de vehículos usados por otros con niveles de emisiones contaminantes, así como de dióxido de carbono muy inferiores.	
OTRAS CONSIDERACIONES		

I. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

1. MOTIVACIÓN

El Programa Auto+ se crea en el artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, en un contexto dominado por los efectos negativos que la guerra en Irán ha desencadenado en la economía mundial, con la caída generalizada de las bolsas internacionales, la disrupción del tráfico aéreo y la afectación específica en el Estrecho de Ormuz.

Este programa establece nuevos incentivos a la adquisición en España de vehículos eléctricos y electrificados mediante ayudas a empresas y a particulares, que se considera una medida imprescindible para la consecución de los objetivos climáticos y de transición energética de alcance nacional comprometidos en la planificación estatal y europea. Entre estos, se encuentran los comprendidos dentro del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011, modificado por el Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de abril de 2023 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión.

La situación generada por la guerra de Irán enfatiza la importancia de alcanzar estos objetivos, acelerando al máximo la reducción del uso de combustibles fósiles y la dependencia energética exterior y aumentando la autonomía estratégica.

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

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

Con ello se proporciona, además, certidumbre al mercado en un momento en que resulta necesario incentivar la demanda de vehículos eléctricos y electrificados por parte de los consumidores y se contribuye a aliviar embate sufrido en las cadenas de suministro y en los precios de los combustibles y energéticos, que ha situado al sector de la automoción como uno de los más impactados por la guerra en Irán.

2. OBJETIVOS

El real decreto tiene por objeto, en virtud del artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, el establecimiento de las normas reguladoras para la concesión directa de ayudas, en forma de subvención, correspondientes al «PROGRAMA AUTO+», consistente en incentivar la adquisición en España de vehículos eléctricos y electrificados.

La norma articula un marco de apoyo para modernización y descarbonización del parque móvil de nuestro país, en línea con los objetivos de la Unión Europea en materia climática, haciendo la adquisición de vehículos eléctricos y electrificados por parte de ciudadanos y empresas de nuestro país más accesible y estimulando su demanda.

Se puede considerar, además, que esta norma ayudará a alcanzar otros objetivos específicos como son:

- Cambiar el paradigma en el ecosistema de la movilidad, pasando a una movilidad basada en las bajas emisiones y la digitalización: el programa de ayudas financiará la adquisición de vehículos con etiqueta Cero, de acuerdo con la clasificación establecida por el registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico. Por tanto, se trata de vehículo con emisiones muy inferiores a los que estaban circulando, teniendo en cuenta que la antigüedad media del parque automovilístico en España es de 14,5 años. Además, también se debe considerar que los nuevos vehículos tienen un nivel más elevado de digitalización, al estar los nuevos modelos de vehículos dotados de tecnologías más avanzadas.
- Impulsar una nueva movilidad en línea con los principios básicos de la UE de transición a una economía baja en emisiones y de transformación digital: como se ha indicado anteriormente, esta renovación de vehículos está alineada con los principios básicos de la Unión Europea, debido a que contribuirá al cumplimiento de los objetivos establecidos en el Pacto Verde Europeo y el paquete “Fit for 55”, y a que España ha comprometido en el PNIEC (Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2023 – 2030), en el objetivo de reducir un 32 % de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero respecto a 1990.
- Impulsar la competitividad y la productividad del sector de la automoción con un efecto multiplicador sobre el resto de la economía: la renovación de una flota de vehículos de semejantes dimensiones a través de las ayudas del programa Auto+ proporcionará un importante estímulo en la demanda del sector de la automoción, que es un sector estratégico por el efecto tractor que tiene sobre el resto de la economía.
- Impulsar la modernización y la transformación del parque circulante, contribuyendo a la mejora de la resiliencia social y económica. Hay que tener en cuenta que un vehículo es un bien de consumo con una vida útil de más de 10-15 años, incluso superior en el caso de algunos vehículos industriales. La renovación de una parte importante de los vehículos nacionales significa tener bienes que podrán ser utilizados durante la próxima década, lo que supone un alivio económico tanto para las familias como para las empresas.

3. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

El Programa Auto+ se crea en el apartado 1 del artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, con el propósito de incentivar la adquisición en España de vehículos eléctricos y electrificados mediante ayudas gestionadas directamente por el Ministerio de Industria y Turismo.

En el apartado 7 del artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, se habilita al Gobierno para dictar las disposiciones de desarrollo y para adoptar las medidas de ejecución necesarias para la implementación del Programa Auto+. El órgano competente para resolver las convocatorias será el Secretario de Estado de Industria. La tramitación de las disposiciones de desarrollo a que se refiere dicho apartado tendrá el carácter de urgente a los efectos y con el alcance previsto en el artículo 27.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

En ese contexto, el análisis de alternativas efectuado en el diseño y elaboración de esta norma ha contemplado las siguientes opciones:

Alternativa 1. No hacer nada (ausencia de ayudas fiscales y directas)

La no intervención deja el mercado sin ayudas ni deducciones, confiando la adopción del vehículo eléctrico a la oferta y a las decisiones individuales de compra. Las asociaciones sectoriales alertan de un frenazo en las matriculaciones en los primeros meses del año 2026 por la falta de una hoja de ruta clara, indicando que la desaparición temporal de incentivos genera aplazamiento y cancelaciones de compra. Es útil únicamente como contrafactual, no como política alineada con el Plan Auto 2030.

Alternativa 2. Incentivos fiscales como único elemento del esquema incentivador de la adquisición de vehículos eléctricos y electrificados.

La deducción fiscal tiene efecto diferido y beneficia sobre todo a contribuyentes de mayor renta, reduciendo su utilidad para hogares medios. El propio Plan Auto 2030 considera que la vía exclusivamente fiscal es insuficiente en eficacia y equidad, y que su papel óptimo se alcanza como complemento, no sustituto, de un esquema de ayudas directas.

Alternativa 3: Ayudas directas como elemento complementario al fiscal dentro del esquema incentivador de la adquisición de vehículos eléctricos y electrificados.

Las ayudas directas a la adquisición del vehículo actúan como un incentivo inmediato y visible que reduce el precio de adquisición y tienen un impacto más rápido que las deducciones fiscales. Permiten modular de forma precisa las categorías de vehículos, los requisitos y la intensidad de ayuda. Además, permite. Esta visibilidad inmediata es determinante para evitar aplazamientos, sostener las matriculaciones y proporcionar certidumbre en una fase de transición tecnológica donde el precio inicial sigue siendo una barrera.

En consecuencia, se considera que la alternativa 3 constituye el instrumento más adecuado para el cumplimiento de los objetivos del Programa Auto+, creado en el artículo 34 del Real Decreto-

ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio.

4. ADECUACIÓN A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN

La presente norma se ajusta a los principios de buena regulación del artículo 129 de Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que establece que, en el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria, las Administraciones Públicas actuarán de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia.

La iniciativa se ajusta a los principios de necesidad y eficacia, pues se basa en el interés general que supone renovar un parque automovilístico envejecido y que no cumple con los objetivos ambientales y climáticos establecidos desde la Unión Europea. Los vehículos no solo son un medio de transporte para un porcentaje elevado de ciudadanos, sino que es un instrumento de trabajo para muchas empresas y autónomos. El desembolso necesario para adquirir un nuevo vehículo, y en especial un vehículo eléctrico o electrificado supone un esfuerzo para la economía de ciudadanos y empresas. Por lo que la ayuda para la sustitución de estos vehículos será un apoyo para la transformación de la movilidad hacia un modelo sostenible.

Igualmente, se ajusta al principio de seguridad jurídica, siendo coherente con el derecho de la Unión Europea y el resto del ordenamiento jurídico, siguiendo los principios de claridad y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las empresas.

En cuanto al principio de transparencia, se dará toda la participación pública exigida en el proceso de tramitación, y el proceso de selección establece unos criterios de admisión y comprobación de las solicitudes que son objetivos, públicos y conocidos previamente, muchos de los cuales son de cálculo automático.

Por último, en relación con el principio de eficiencia, éste se cumple al realizar convocatorias a nivel nacional, de modo que el esfuerzo de las administraciones se reduce, pudiendo efectuar economías de escala y asegurando que los criterios utilizados son los mismos, independientemente del origen de la solicitud; por otra parte, esta norma no impone carga administrativa que no se encuentre justificada y resulte la mínima y, en todo caso, proporcionada, en atención a la situación existente y la necesidad de garantizar el principio de eficacia en la aplicación de las medidas adoptadas.

5. PLAN ANUAL NORMATIVO

El proyecto de real decreto se dicta en desarrollo del artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio.

Debido a la naturaleza del real decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, como instrumento cuya utilización se limita a situaciones de extraordinaria y urgente necesidad, no es posible su inclusión en el instrumento Plan Anual Normativo, tampoco resulta posible su normativa de desarrollo.

II. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.

1. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

El proyecto de real decreto se estructura en un preámbulo, 15 artículos agrupados en un capítulo único, 1 disposición transitoria, 2 disposiciones finales y 4 anexos.

- El artículo 1, Objeto y líneas de financiación establece los objetivos del programa, así como las dos líneas de financiación diferenciadas en función del tipo de beneficiario y la concesión de ayudas a través de convocatorias aprobadas por Orden Ministerial del Ministro de Industria y Turismo.
- El artículo 2, establece el Ámbito geográfico de aplicación, siendo este todo el territorio nacional.
- El artículo 3 regula las características, compatibilidad y concurrencia de las subvenciones.
- El artículo 4 establece los requisitos para ser beneficiarios de las ayudas para cada una de las líneas de financiación establecidas en el artículo 1.
- Los artículos 5 y 6 regulan el régimen de concesión, financiación, cuantía de las ayudas y plazo de presentación de solicitudes, sin perjuicio de lo establecido en la Ley General de Subvenciones, así como en su correspondiente convocatoria.
- El artículo 7 determina quienes serán los órganos competentes del Ministerio de Industria y Turismo para instruir y resolver el procedimiento de concesión, así como el órgano responsable del seguimiento de las subvenciones.
- El artículo 8 desarrolla el procedimiento a seguir para la formalización y presentación de solicitudes de ayuda para la adquisición de los vehículos.
- El artículo 9 regula la instrucción del procedimiento, resolución y pago de las ayudas.
- El artículo 10 establece las obligaciones de los solicitantes y beneficiarios de las ayudas
- El artículo 11 fija las disposiciones necesarias para realizar el seguimiento y control de las ayudas
- El artículo 12 establece las causas de nulidad, desistimiento o reintegro de las ayudas.
- Los artículos 13 y 14 regulan la publicidad, confidencialidad y protección de datos de carácter personal del procedimiento.
- Por último, el artículo 15 dicta el régimen jurídico por el que se regirán las ayudas reguladas por esta norma.

Asimismo, existe una disposición transitoria y dos disposiciones finales:

- La disposición transitoria primera limita la financiación adicional contemplada en los Anexos II y III de acuerdo al Criterio Europeo a aquellos modelos de vehículos recogidos, en el momento de su solicitud, en la lista blanca del Programa Auto+ regulada en el Anexo IV.
- La disposición final primera establece la capacidad del Ministerio de Industria y Turismo de modificar, mediante Orden Ministerial, los anexos de este real decreto.
- La disposición final segunda regula la entrada en vigor y la capacidad del Ministro de desarrollar la norma mediante cuantas resoluciones sean necesarias para su aplicación.

Por último, el Real Decreto incorpora 4 anexos:

- El Anexo I se refiere a los Vehículos subvencionables en el «PROGRAMA AUTO +».
- Los Anexos II y III se refieren a los requisitos exigibles a los vehículos adquiridos en el PROGRAMA AUTO + e importes de la ayuda para las solicitudes de la Línea 1 y Línea 2, respectivamente.
- El Anexo IV se refiere a la documentación a proporcionar por los fabricantes de vehículos y el procedimiento de comprobación de la misma (Lista Blanca del Programa Auto+).

2. ANÁLISIS JURÍDICO

La norma adopta la forma de real decreto.

En el apartado 7 del artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, se habilita al Gobierno para dictar las disposiciones de desarrollo y para adoptar las medidas de ejecución necesarias para la implementación del Programa Auto+.

La norma adopta pues la forma de real decreto cuyo fundamento jurídico lo constituye el artículo 34.7 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio.

La norma observa la compatibilidad con el Derecho de la Unión en materia de ayudas de Estado. En particular, las ayudas destinadas a sujetos que desarrollen actividad económica se someten al Reglamento (UE) 2023/2831 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2023, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis (de minimis) y, cuando corresponda, al Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de exención por categorías, con especial atención a las ayudas para protección medioambiental, en los términos previstos en estas bases y en sus anexos. La configuración de líneas diferenciadas para aquellos sujetos no ejercientes de actividad económica y para operadores económicos (con límites de acumulación y de número de vehículos) garantiza la adecuación a dicho marco.

3. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

Entre el 13 de febrero y el 4 de marzo de 2026, se efectuó una consulta pública previa sobre ciertos aspectos del proyecto de real decreto, según el art. 26.2 de la Ley del Gobierno, cuyos resultados se recogen en el Anexo de esta MAIN.

Durante su tramitación, la norma se deberá someter al trámite de audiencia señalado en el art. 26.6 de la Ley del Gobierno, así como recabar los siguientes informes:

- Informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa del Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes (OCCN) (art. 26.9 de la Ley del Gobierno)
- Informe del Ministerio de Economía (art. 26.5 de la Ley del Gobierno)

- Informe del Ministerio de Hacienda (art 26.5.1 de la Ley del Gobierno)
- Aprobación previa del Ministerio de Transformación Digital y Función Pública (art. 26.5.5º de la Ley del Gobierno)
- Dictamen del Consejo de Estado.

Una vez obtenidos los informes anteriores, la norma se informará en la Comisión General de Secretarios de Estado y Subsecretarios (CGSEYS) antes de su aprobación por el Consejo de Ministros.

III. ANÁLISIS SOBRE LA ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.

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

De acuerdo con la Sentencia del Tribunal Constitucional 45/2001, de 15 de febrero, «el artículo 149.1.13ª CE puede amparar tanto normas estatales que fijen las líneas directrices y los criterios globales de ordenación de sectores económicos concretos, como previsiones de acciones o medidas singulares indispensables para alcanzar los fines propuestos en dicha ordenación» (STC 155/1996, de 9 de octubre, F. 4 y jurisprudencia en ella citada). En definitiva, el Estado tiene reservada, por el mencionado artículo 149.1.13ª, una competencia de dirección en la que tienen cobijo normas básicas y, asimismo, previsiones de acciones o medidas singulares que sean necesarias para alcanzar los fines propuestos dentro de la ordenación del sector (STC 117/1992, de 16 de septiembre).

En el marco del fomento de la demanda del vehículo eléctrico, la experiencia acumulada en programas anteriores ha evidenciado la utilidad del incentivo económico directo, pero también algunas limitaciones que son intrínsecas al sistema de gestión descentralizada de las ayudas que ha caracterizado estos programas, limitaciones que, por ser inherentes a la fragmentación de los créditos presupuestarios del Estado con las que éstas se financiaron, no es posible superar a través de mecanismos de coordinación o cooperación, y que es necesario superar para alcanzar los objetivos establecidos y acompasar al momento de transformación industrial en el que está inmerso el sector. En este marco, el Programa Auto+ propone un nuevo modelo de gestión que aproveche las virtudes de los programas de fomento de la demanda precedentes, pero actualizando algunas características que permitan dar respuesta a las ineficiencias detectadas.

El Programa Auto+, tal y como se ha concebido en el citado Real Decreto Ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, constituye una medida imprescindible para la consecución de los objetivos climáticos y de

transición energética de alcance nacional comprometidos en la planificación estatal y europea, así como para dar cumplimiento al Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011, modificado por el Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de abril de 2023 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión, acelerando al máximo la reducción del uso de combustibles fósiles y de la dependencia energética exterior y aumentando la autonomía estratégica.

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

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

En este marco, el Programa Auto + propone un nuevo modelo de gestión que aproveche las virtudes de los programas de fomento de la demanda precedentes, y que a su vez garantice la plena efectividad de la medida para alcanzar los objetivos establecidos en la planificación y la normativa estatal y europea, actualizando algunas características que permitan dar respuesta a las ineficiencias detectadas. Con ello se pretende, además, proporcionar certidumbre al mercado en un momento en que resulta necesario incentivar la demanda de vehículos eléctricos y electrificados por parte de los consumidores, así como contribuir a aliviar el embate sufrido en las cadenas de suministro y en los precios de los combustibles y energéticos, que ha situado al sector de la automoción como uno de los más impactados por la guerra en Irán.

En virtud de lo anterior, la presente medida reúne las condiciones para encontrar amparo en la competencia estatal por su incidencia directa y significativa sobre la actividad económica general y por ser esta intervención excepcional y necesaria para garantizar la plena efectividad en el logro de los objetivos energéticos, climáticos e industriales previstos en la planificación y la normativa estatal y de la Unión Europea, garantizando las mismas posibilidades de obtención y disfrute por parte de sus potenciales destinatarios en todo el territorio nacional y evitando al propio tiempo que se sobrepase la cuantía global de los fondos estatales destinados al sector.

IV. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO.

1. IMPACTO PRESUPUESTARIO

De acuerdo con lo establecido en el apartado 3 del artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, las ayudas reguladas por el proyecto de real decreto se financiarán con cargo a fondos de los Presupuestos Generales del Estado asignados a la Secretaría de Estado de Industria del Ministerio de Industria y Turismo, de acuerdo con las correspondientes convocatorias.

Al objeto de dotar adecuadamente la partida correspondiente a las ayudas al Programa Auto+, en el apartado 8 del artículo 34 del mencionado Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, se aprueba la concesión de un crédito extraordinario por importe de 400 millones de euros en el presupuesto para 2026 de la sección 20 «Ministerio de Industria y Turismo», servicio 09 «Dirección General de Programas Industriales», en el programa 422B «Desarrollo industrial» distribuido en los siguientes conceptos: concepto 774 «A Empresas Privadas Programa Plan Auto+», por importe de 42 millones de euros, concepto 776 «A Autónomos Programa Plan Auto+» por importe de 8 millones de euros, y concepto 783 «A Familias Programa Plan Auto+» por importe de 350 millones de euros.

De acuerdo con los apartados 9, 10 y 11 del artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, la financiación del crédito extraordinario se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre y, además, a este crédito extraordinario no le será de aplicación lo dispuesto en el artículo 52.1.c) de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre. Los créditos presupuestarios dotados con este crédito extraordinario tendrán el carácter de incorporables.

2. IMPACTO ECONÓMICO

El sector de la automoción del vehículo eléctrico es un sector con un importante efecto tractor tanto en el empleo como en la inversión. Sobre los efectos en la oferta, se debe considerar que, según el informe publicado por la Agencia Internacional de la Energía en el World Energy Outlook de 2020¹ el multiplicador de creación de empleo por unidad de inversión en la cadena de valor del vehículo eléctrico es el siguiente:

Segmento	Multiplicador de empleo por cada millón de euros de inversión, K _{máx}	Multiplicador de empleo por cada millón de euros de inversión, K _{min}
Fabricación de baterías eléctricas	13,9 empleo/millón de €	6,4 empleo/millón de €
OEM y fabricante de componentes	9,3 empleo/millón de €	4,5 empleo/millón de €

¹ (2020) International Energy Agency. World Energy Outlook 2020 pp.59
https://iea.blob.core.windows.net/assets/c3de5e13-26e8-4e52-8a67-b97aba17f0a2/Sustainable_Recovery.pdf

En el año 2025 las matriculaciones de vehículos 100% eléctricos (BEV), considerando todo tipo y categoría de vehículos, ascendieron a 124.696 unidades, lo que supone un incremento del 68,6% respecto a 2024. Por CCAA el impulso lo lidera Madrid, con 46.122 unidades, seguida de Cataluña (19.850), Comunitat Valenciana (14.231) y Andalucía (11.837).

En el caso de los vehículos híbridos enchufables (PHEV), las matriculaciones en el 2025 fueron de 130.087 unidades, lo cual supone más del doble de las 59.738 matriculaciones de 2024.

Con el presupuesto disponible para la primera convocatoria de ayudas a realizar en el marco del proyecto de real decreto, la correspondiente al ejercicio 2026, que es de 400 millones de euros, se esperan atender unas 200.000 solicitudes de adquisición de vehículos eléctricos y electrificados. Teniendo en cuenta que actualmente los vehículos eléctricos e híbridos enchufables suponen una cuota de mercado del 20 %², la contribución del programa a la elevación de dicha cuota podría estimarse entre un 5-10%, haciendo que llegara a situarse entre un 25 y un 30 %.

V. IMPACTO SOBRE LA DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

Se consideran cargas administrativas todas aquellas tareas de naturaleza administrativa que deben llevar a cabo las empresas y los ciudadanos para cumplir con las obligaciones derivadas de la norma cuya memoria se presenta.

En el análisis de cargas administrativas de las convocatorias que se efectúen al amparo de este proyecto de real decreto, conviene llamar la atención sobre el hecho de que esta norma no tiene un carácter de cumplimiento obligatorio sobre las personas físicas o jurídicas. Es decir, el administrado puede realizar una valoración coste – beneficio y tomar una decisión informada y voluntaria sobre si desea acceder a los potenciales beneficios que provee la norma.

Análisis de las cargas administrativas.

Cada solicitud se enmarcará exclusivamente en una de las siguientes secciones, cumpliendo con los requisitos establecidos en el artículo 4 de la norma:

- a) La Línea 1, destinada a la adquisición de vehículos por parte de personas físicas que no realizan una actividad económica.
- b) La Línea 2, destinada a la adquisición de vehículos por parte de empresas o personas físicas que realizan alguna actividad económica.

La presentación de las solicitudes de ayuda se realizará a través de un sistema telemático de gestión (STG) puesto en marcha para la gestión de las mismas por el Ministerio de Industria y Turismo, y será realizada por el propio interesado mediante firma electrónica avanzada en la aplicación informática o bien a través de un representante nombrado a tal efecto.

² (2026) Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica AEDIVE. Anuario 2025-2026 de la movilidad eléctrica. (Accesible desde [Home - AEDIVE](#))

En este último caso, el representante se corresponderá con el solicitante de la ayuda y deberá estar autorizado por el interesado a los efectos del proceso de tramitación de la ayuda mediante declaración responsable de autorización de representación.

A dichos efectos, los concesionarios, puntos de venta y empresas de renting o leasing financiero podrán ejercer dicha representación. En caso de cese de representación o modificación del representante, el representante deberá iniciar el trámite de cese de representación que se establezca en el sistema telemático de gestión del programa.

Cálculo de las cargas administrativas:

Se efectúa el cálculo considerando como hipótesis de partida una estimación inicial de 200.000 solicitudes de ayudas (175.000 para la Línea 1 y 25.000 para la Línea 2). En base a dicha hipótesis, se realiza la siguiente estimación sobre la cuantificación económica de las cargas administrativas:

1) Cargas relativas a la formalización y presentación de solicitudes:

Incluyen los siguientes documentos, cada uno con su carga correspondiente:

- a) Solicitud (carga nº 2): 5 €/solicitud (200.000 solicitudes). Total: $5 \times 200.000 \text{ €} = 1.000.000 \text{ €}$.
- b) Declaración responsable de autorización de representación completa, en el caso de que la solicitud se efectúe por parte de un representante (carga nº 7): 4 €/solicitud. Se estima que el 75% de las solicitudes lo presentarán (150.000 solicitudes). Total: $4 \times 150.000 \text{ €} = 600.000 \text{ €}$
- c) Certificado oficial, emitido por una Administración Pública, de reconocimiento de un grado de discapacidad igual o superior al 33% (carga nº 7): 4 €/ud. Se estima que el 5% de las solicitudes de la Línea 1 lo presentarán (8.750 solicitudes). Total: $4 \times 8.750 \text{ €} = 35.000 \text{ €}$.
- d) Copia de la Ficha Técnica (Tarjeta ITV) definitiva del vehículo adquirido (carga nº 7): 4 €/ud. Se realiza para todas las solicitudes (200.000). Total: $4 \times 200.000 \text{ €} = 800.000 \text{ €}$.
- e) Copia del Permiso de Circulación definitivo del vehículo adquirido emitido por la Dirección General de Tráfico (carga nº 7): 4 €/ud. Se realiza para todas las solicitudes (200.000). Total: $4 \times 200.000 \text{ €} = 800.000 \text{ €}$.
- f) Certificación que acredite los datos bancarios para transferencia del importe de la ayuda (carga nº 7): 4 €/ud. Se realiza para todas las solicitudes (200.000). Total: $4 \times 200.000 \text{ €} = 800.000 \text{ €}$.
- g) Factura de la compraventa del vehículo objeto de la subvención a nombre del beneficiario, salvo en los casos de renting y leasing (carga nº 7): 4 €/ud. Se realiza para todas las solicitudes (200.000). Total: $4 \times 187.500 \text{ €} = 750.000 \text{ €}$.

- h) Documentos justificativos bancarios del pago de la factura de compraventa del vehículo (carga nº 7): 4 €/ud. Se realiza para todas las solicitudes (200.000). Total: $4 \times 200.000 \text{ €} = 800.000 \text{ €}$.
- i) Certificado acreditativo de estar al corriente de sus obligaciones con la Seguridad Social, expedido por la Tesorería General de la Seguridad Social (carga nº 7) = 4 €/ud. Se estima que solo el 10% de las solicitudes lo presentarán (en lugar de permitirnos consultarlo), es decir, 20.000 solicitudes. Total: $4 \times 20.000 \text{ €} = 80.000 \text{ €}$.
- j) Certificado acreditativo de estar al corriente de sus obligaciones tributarias, expedido por la Agencia Estatal de la Administración Tributaria o su equivalente de cada Administración Tributaria Foral (carga nº 7) = 4 €/ud. Se estima que solo el 10% de las solicitudes lo presentarán (en lugar de permitirnos consultarlo), es decir, 20.000 solicitudes. Total: $4 \times 20.000 \text{ €} = 80.000 \text{ €}$.
- k) Declaración responsable de no estar incurso en ninguna de las restantes circunstancias enumeradas en el artículo 13, apartados 2 y 3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, así como no tener pendiente obligación alguna de reintegro de subvenciones o ayudas con la Administración General del Estado y sus organismos o entidades públicas dependientes o vinculados (carga nº 7): 4 €/ud. Se realiza para todas las solicitudes (200.000). Total: $4 \times 200.000 \text{ €} = 800.000 \text{ €}$.
- l) Certificado de situación censal del solicitante en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores, expedido exclusivamente por la Agencia Estatal de Administración Tributaria (carga nº 7): 4 €/ud. Se realiza en caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2, se estima que el 12,5 % de las solicitudes (25.000). Total: $4 \times 25.000 \text{ €} = 100.000 \text{ €}$.
- m) En el caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2 y el vehículo se adquiera mediante operaciones de financiación por leasing financiero o arrendamiento por «renting», contrato de la operación, que deberá tener una duración igual o mayor a tres años (carga nº 7) = 4 €/ud. Se realiza en caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2, el 12,5 % de las solicitudes, y para el 50% de las solicitudes de dicha Línea 2 (12.500). Total: $4 \times 12.500 \text{ €} = 50.000 \text{ €}$.
- n) Certificado de ayudas de minimis obtenido a través por la Base de Datos General de Subvenciones regulada por el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo en el caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2 (carga nº 7): 4 €/ud. Se realiza en caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2, se estima que el 12,5 % de las solicitudes (25.000). Total: $4 \times 25.000 \text{ €} = 100.000 \text{ €}$.
- o) Certificación suscrita por la persona física o, en el caso de personas jurídicas, por el órgano de administración o equivalente, con poder de representación suficiente, en la que afirmen alcanzar el nivel de cumplimiento de los plazos de pago previstos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre (carga nº 7): 4 €/ud. Se realiza en caso de que la solicitud se

enmarque en la Línea 2, el 12,5 % de las solicitudes, y para el 90% de las solicitudes de dicha Línea 2 (22.500). Total: $4 \times 22.500 \text{ €} = 90.000 \text{ €}$.

- p) Certificación emitida por auditor inscrito en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas o en el caso de que no sea posible emitir dicho certificado, «Informe de Procedimientos Acordados», elaborado por un auditor inscrito en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas, para acreditación del cumplimiento de los plazos de pago referidos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre (carga nº 16): 1.500 €/ud. Se realiza en caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2, el 12,5 % de las solicitudes, y para el 10% de las solicitudes de dicha Línea 2 (2.500). Total: $1.500 \times 2.500 \text{ €} = 3.750.000 \text{ €}$.

Total: 10.635.000 €

2) Cargas relativas a la fase de tramitación y pago:

- a) Cargas relativas a las alegaciones (análogo a una nueva solicitud / carga nº 2): 5 €/solicitud. Se estima que solo el 20% de las solicitudes lo presentarán (40.000 solicitudes). Total: $5 \times 40.000 \text{ €} = 200.000 \text{ €}$.

Total: 200.000 €

Con estas estimaciones, y teniendo en cuenta las distintas Líneas de actuación del programa, las cargas administrativas de una convocatoria del Programa Auto+ se desglosarían en 5.906.250 € para la Línea 1 y en 4.928.750 € para la Línea 2, lo que implica un coste unitario de 33,75 € por solicitud para la Línea 1 y de 197,15 € por solicitud para la Línea 2.

En conjunto, las cargas administrativas totales de una convocatoria del Programa Auto+ se pueden estimar en 10.835.000 € (54,17€ por solicitud).

VI. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se señala que la propuesta de real decreto que se tramita no supone, ni en el fondo ni en la forma, impacto de género alguno.

VII. IMPACTO EN MATERIA DE UNIDAD DE MERCADO

El proyecto de real decreto no tiene un impacto significativo en la competencia del mercado, ya que regula la concesión de apoyos públicos a adquisición de vehículos de ámbito nacional sin que de ello se derive ninguna circunstancia que contravenga los principios establecidos la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

VIII. IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA

En cumplimiento de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección de las Familias Numerosas, incorporada por la disposición final quinta de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de Modificación del Sistema de Protección a la Infancia y a la Adolescencia, en cuanto al impacto que puede tener la aprobación de este proyecto en la infancia y adolescencia, únicamente señalar que dado su contenido carece de incidencia alguna en esa materia.

Así mismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, en la redacción dada por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, la propuesta normativa no tiene impacto en la infancia y en la adolescencia.

IX. IMPACTO EN LA FAMILIA

De acuerdo con lo previsto en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, introducida por la disposición final quinta de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, la propuesta normativa no tiene impacto en la familia.

X. IMPACTO EN MATERIA DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES, NO DISCRIMINACIÓN Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

La propuesta normativa tiene un impacto positivo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, puesto que en la Línea 1, podrán ser beneficiarios las personas físicas mayores de edad que no realicen una actividad económica, a excepción de los casos de discapacidad, que podrán ser menores de edad, siempre que tengan residencia legal en España.

XI. IMPACTO EN MATERIA MEDIOAMBIENTAL

Dado que el objetivo de este real decreto es la renovación del parque automovilístico por vehículos nuevos o seminuevos con el distintivo ambiental “Cero Emisiones”, de acuerdo con la clasificación establecida por el registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico, se prevé que esta medida contribuirá a la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero y demás contaminantes a la atmósfera, lo que tendrá un impacto positivo en materia medioambiental.

XII. IMPACTO EN TRANSFORMACIÓN DIGITAL

La propuesta normativa tiene un impacto positivo en la transformación digital, ya que al ser los objetos susceptibles de subvención vehículos nuevos o seminuevos, son vehículos que incorporan, en muchos casos de serie, nuevas tecnologías digitales. Dentro de estas tecnologías se puede distinguir los vehículos conectados a través de internet, que servirá para que esto

optimicen varias de sus funciones, reduciendo la siniestralidad y aumentando la eficiencia y la seguridad en la conducción. Estos vehículos conectados impulsarán las “Ciudades inteligentes”, al permitir el intercambio de información entre el vehículo y su entorno. Por todo ello, las medidas incluidas en este real decreto tendrán de forma indirecta un impacto positivo en la transformación digital.

XIII. EVALUACIÓN EXPOST

Dada la naturaleza y el contenido de la medida proyectada, una vez considerado lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y en el artículo 3 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa, se plantea una evaluación interna de los resultados por parte del órgano gestor.

ANEXO

RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA EFECTUADA ENTRE EL 13 DE FEBRERO Y EL 4 DE MARZO DE 2026

Se recibieron en plazo 24 alegaciones:

- a) Personas físicas/particulares: 3 alegaciones.
- b) Personas jurídicas: 21 alegaciones. Distinguiéndose entre:

Asociaciones/Fundaciones (9):

- Asociación de Fabricantes de Material Eléctrico (AFME)
- AER – Asociación Española de Renting de Vehículos
- ACMEIS (Asociación por un Cambio de Modelo Energético Independiente y Sostenible)
- ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas)
- ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones)
- AEDIVE (Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica)
- AORU (Asociación de Operadores de Recarga Ultrarrápida)
- Asociación CRECEMOS (Combustibles Renovables y Economía Circular en España para una Movilidad Sostenible)
- FUNDACIÓN RENOVABLES

Fed-Confederaciones/Plataformas (6):

- FREDICA (Federación Regional Canaria de Empresarios Importadores y Concesionarios de Automóviles)
- Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)
- CEOE (Confederación Provincial de Empresarios de Santa Cruz de Tenerife)
- CONFEBUS (Confederación Española de Transporte en Autobús)
- Plataforma Afectados MOVES III
- Federación Nacional de Empresas de Instalaciones Eléctricas, Telecomunicaciones y Climatización de España (FENIE)

Empresas (6):

- CEO de Natural Movement S.L.
- SHYNE Spanish Hydrogen Network
- TESLA
- IBERDROLA ESPAÑA, S.A.U.
- T&E (European Federation for Transport and Environment AISBL)
- ACCIONA, S.A.

Los comentarios y propuestas que más se repitieron en las alegaciones fueron las siguientes:

1. Introducción de un incentivo adicional por achatarramiento (6).
2. Ejecución, gestión y tramitación del Programa AUTO+ desarrollada de forma sincrónica, paralela e ininterrumpida respecto al programa MOVES Corredores de Recarga. Como dicho programa no cubre la infraestructura vivienda, que Auto+ incluya también la infraestructura de recarga necesaria y ayudas específicas para la instalación de puntos de recarga para particulares (6).
3. Consideran escasa la partida presupuestaria de 400 millones de euros y que el programa debería establecer un marco plurianual estable a 3 ó 4 años (4)
4. Configuración del programa como sistema de gestión centralizada (4). Se plantea la designación de los puntos de venta como entidades colaboradoras, aclarando el mero papel de colaborador de cara a la delimitación de responsabilidades.
5. Que las ayudas del Programa AUTO+ sean declaradas exentas de tributación en el IRPF (3).
6. Inclusión en el programa de ayudas para determinados sectores no incluidos en el proyecto: para transporte de mercancía pesada, para los vehículos M3; incorporación expresa de los ciclomotores, cuatriciclos eléctricos, tanto ligeros (L6e) como pesados (L7e): equiparando el incentivo de los L7e al de los M1; para vehículos N2/N3, con límites de elegibilidad acordes a los costes reales de camiones eléctricos, así como la inclusión en el programa de ayudas de las operaciones de renting suscritas por clientes particulares y coches VO.

Inclusión en el programa de un plan de renovación del parque de autobuses español que incorporara una línea dedicada al transporte colectivo de empleados, con ayudas directas a la electrificación de autobuses corporativos y servicios lanzadera; además de líneas de ayudas exclusivamente para la adquisición de vehículos eléctricos dirigida directamente a las autoescuelas y para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en las mismas o en las instalaciones de prácticas de conducción
7. La necesidad de incorporar otras tecnologías o motorizaciones. (3)
8. La necesidad de excluir por contra otras tecnologías o motorizaciones (vehículos híbridos enchufables (PHEV) (2).