

Proyecto de Real Decreto por el que se regula la concesión directa de ayudas a la compra de vehículos eléctricos y electrificados (PROGRAMA AUTO+).

I

La transformación estructural del sector de la automoción constituye una prioridad estratégica de la Unión Europea y de España, en consonancia con los objetivos climáticos, industriales y de salud pública. La Unión Europea ha reforzado en los últimos años su marco regulatorio para el transporte por carretera, estableciendo estándares de emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas en el Reglamento (UE) 2019/631, revisados por el Reglamento (UE) 2023/851 en el contexto del paquete “Fit for 55”, que fija la trayectoria hacia las cero emisiones en los nuevos turismos y furgonetas a partir de 2035, con metas intermedias de reducción al 2030. Este marco ha sido acompañado por comunicaciones y medidas de la Comisión que consolidan el rumbo hacia la movilidad de emisiones nulas en el horizonte 2050 del Pacto Verde Europeo.

En este contexto, la Comisión Europea presentó en diciembre de 2025 el denominado Automotive Package, cuyos elementos (entre otros, la revisión específica de los estándares de CO₂ para turismos y furgonetas, con ajustes de flexibilidad para 2030 2032, y medidas de simplificación normativa) pretenden facilitar la transición, manteniendo una señal de mercado clara hacia la electrificación y reforzando la competitividad industrial europea. Dicho paquete contempla, además, actuaciones para el impulso de la cadena de valor de baterías en Europa y la reducción de cargas administrativas para los fabricantes.

En paralelo, el Reglamento (UE) 2024/1257 (Euro 7) establece el nuevo marco de homologación en la Unión para vehículos y motores en lo relativo a sus emisiones y a la durabilidad de baterías, derogando y sustituyendo normativa anterior (Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y 595/2009, entre otros), y alineándose con el Pacto Verde Europeo. Este régimen refuerza la protección de la salud y del medio ambiente, compatibilizándola con la necesaria previsibilidad regulatoria para la industria.

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

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

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

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

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

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

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

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

III

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

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

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

Finalmente, el elevado precio del vehículo eléctrico. El vehículo eléctrico continúa percibiéndose por gran parte de la ciudadanía como un producto de gama alta y no un bien accesible, lo que frena la demanda y limita la extensión del parque electrificado, impidiendo economías de escala que abaraten su producción.

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

Para hacer frente a estos problemas, el Plan España Auto 2030, presentado por el Gobierno en diciembre de 2026 para apoyar la oferta y la demanda e impulsar un “coche eléctrico español y económico”, propone una estrategia estructurada en tres ejes: Industrial, Económico-Social y Medioambiental, respondiendo directamente cada uno de ellos a un problema identificado.

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

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

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

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

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

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

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

y que proporciona coherencia en la implementación de la política económica a nivel nacional, necesaria para el cumplimiento de los objetivos.

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

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

IV

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

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

El Programa Auto+, tal y como se ha concebido en el citado Real Decreto Ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, constituye una medida imprescindible para la consecución de los objetivos climáticos y de transición energética de alcance nacional comprometidos en la planificación estatal y europea, así como para dar cumplimiento al Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de 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

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

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

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

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

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

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

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

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

V

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

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

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

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

VI

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

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

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

La norma cumple con el principio de seguridad jurídica en la medida en que esta contribuye a reforzar dicho principio pues es coherente con los planes y normativa vigente en la misma materia tanto del ordenamiento nacional como con el de la Unión Europea y establece estímulos económicos que facilitarán su mejor cumplimiento.

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

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

VII

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

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria y Turismo, con la aprobación previa del Ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, con el informe del

Ministro de Hacienda, de acuerdo con / oído el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día XX/XX/2026.

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1. Objeto y líneas de financiación.

1. Este real decreto tiene por objeto, en virtud del artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, el establecimiento de las normas reguladoras para la concesión directa de ayudas, en forma de subvención, correspondientes al «PROGRAMA AUTO+», consistente en incentivar la adquisición en España de vehículos eléctricos y electrificados según la definición del apartado 2 del anexo I. A tal efecto, la actuación subvencionable será la adquisición de vehículos eléctricos y electrificados incluidos en las categorías establecidas en el anexo I.

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

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

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

b) Otros vehículos, adquiridos a través de un concesionario o punto de venta del grupo fabricante/importador, cuya primera matriculación como vehículo nuevo se haya efectuado con fecha igual o posterior a la estipulada en cada convocatoria, siempre y cuando dicha matriculación se haya efectuado en España.

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

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

b) Otros vehículos, adquiridos a través de un concesionario o punto de venta del grupo fabricante/importador, cuya primera matriculación como vehículo nuevo se haya efectuado con fecha igual o posterior a la indicada en la respectiva convocatoria, siempre y cuando dicha matriculación se haya efectuado en España.

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

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

Artículo 2. *Ámbito geográfico y temporal de aplicación.*

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

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

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

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

2. Las subvenciones se otorgarán una sola vez por vehículo, sin que quepa la posibilidad de solicitar una nueva ayuda en caso de sucesivas transmisiones de un mismo vehículo que haya sido subvencionado. En este sentido, el coste subvencionable se corresponderá con el coste de adquisición del vehículo (precio de factura sin impuestos, incluidos todos los extras, accesorios y servicios asociados a la venta, y deducidos los descuentos comerciales aplicados).

3. Las subvenciones reguladas en este real decreto no serán compatibles con otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos vigentes para los mismos costes subvencionables, procedentes de la Unión Europea, de la Administración General del Estado o de sus Entes públicos o privados. Tampoco serán compatibles con aquellas subvenciones o ayudas gestionadas por las comunidades autónomas o por las entidades locales.

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

5. A las solicitudes incluidas en la Línea 2 les resultará de aplicación el régimen de minimis regulado en el Reglamento (UE) 2023/2831 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2023, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de

Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis, aplicándose los límites de ayuda y reglas de acumulación que establece la normativa de la Unión Europea, según proceda.

Artículo 4. *Beneficiarios.*

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

a) En la Línea 1, las personas físicas que no realicen una actividad económica, con residencia fiscal en España y que sean, bien mayores de edad, bien menores de edad con discapacidad.

b) En la Línea 2, podrán ser beneficiarios:

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

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

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

2. El beneficiario deberá encontrarse al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social en el momento de la concesión de la subvención. Asimismo, no deberá tener pendiente obligación alguna por reintegro de ayudas con la Administración General del Estado y sus organismos y entidades públicas dependientes o vinculados. Igualmente, el beneficiario no deberá estar sujeto a una orden de recuperación pendiente tras una Decisión previa de la Comisión Europea que haya declarado una ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior. Además, el beneficiario deberá cumplir con el resto de los requisitos establecidos en el artículo 13.2 y 13.3 bis de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

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

1. Las ayudas previstas se concederán de forma directa, al existir razones de interés público, social y económico que no permiten promover la concurrencia competitiva.

2. Las ayudas previstas se concederán a través de convocatorias, efectuadas mediante orden ministerial del Ministro de Industria y Turismo. Las convocatorias podrán, de forma motivada, restringir el conjunto de beneficiarios a aquellos que cumplan determinadas condiciones. Una convocatoria podrá incluir una sola de las dos líneas previstas en el artículo 1.2 o incluir ayudas de ambas líneas.

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

4. Si, dentro de un mismo ejercicio presupuestario, en una de las convocatorias que se dicten con amparo en las presentes bases no se agota todo el presupuesto disponible, una vez finalizado el plazo de presentación de solicitudes y resueltas todas las solicitudes presentadas, el presupuesto remanente podrá ser utilizado para incrementar la disponibilidad presupuestaria de otra convocatoria, o de la misma, si se hubieran establecido en ella dotaciones presupuestarias independientes. A tal efecto, se podrán implementar listas de espera en las líneas en las que se haya agotado el presupuesto disponible.

5. Se considerará agotado el presupuesto disponible para una línea de ayudas cuando se presente la solicitud de ayuda por la que se agote el importe total asignado a la misma. Con posterioridad a ese momento, los solicitantes de ayuda podrán seguir presentando solicitudes en la aplicación informática correspondiente, que entrarán a formar parte de una lista de espera, y que serán atendidas por riguroso orden de presentación de las mismas, supeditado a que se hayan producido desistimientos en solicitudes anteriores que liberen presupuesto u otras circunstancias que aumenten el presupuesto de la respectiva convocatoria. La posibilidad de continuar presentando solicitudes finalizará definitivamente en la fecha prevista en cada convocatoria. En ningún caso la solicitud presentada y que forme parte de la lista de espera señalada en este apartado generará derecho alguno a la percepción de ayuda. La lista de espera de una determinada convocatoria finalizará su vigencia el 31 de diciembre del año en que se publique la convocatoria correspondiente.

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

Artículo 6. Plazos para la presentación de solicitudes.

El plazo de presentación de las solicitudes de ayuda será el que se establezca en la correspondiente convocatoria, y se prolongará hasta el 15 de octubre del año en curso como máximo.

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

1. El órgano competente para ordenar e instruir los procedimientos de concesión será la Dirección General de Programas Industriales del Ministerio de Industria y Turismo.
2. El órgano competente para resolver el procedimiento de concesión de ayudas será la Secretaría de Estado de Industria.
3. El órgano competente para la comprobación del contenido de las declaraciones responsables para su inclusión en la Lista Blanca del Programa Auto+ contemplada en el anexo IV será la Dirección General de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria y Turismo.
4. A efectos de lo previsto en el artículo 88.3 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, el órgano encargado del seguimiento de las ayudas será la Dirección General de Programas Industriales del Ministerio de Industria y Turismo.

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

1. La presentación de las solicitudes de ayuda se realizará a través de un sistema telemático de gestión (STG) puesto en marcha para la gestión de las mismas por el Ministerio de Industria y Turismo, con las garantías exigidas en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
2. La presentación de solicitudes será realizada por el propio interesado mediante firma electrónica avanzada en la aplicación informática o bien a través de un representante nombrado a tal efecto. En este último caso, el representante deberá estar autorizado por el interesado a efecto del proceso de tramitación de la ayuda mediante declaración responsable de autorización de representación. A estos efectos, los concesionarios, puntos de venta y empresas de renting o leasing financiero podrán ejercer dicha representación. En caso de cese de representación o modificación del representante, el representante deberá iniciar el trámite de cese de representación que se establezca en el sistema telemático de gestión del programa (STG).
3. Las solicitudes de ayuda serán presentadas mediante firma electrónica avanzada cumplimentando el formulario disponible en el sistema telemático de gestión del programa (STG) según el siguiente procedimiento:
 - a) Para presentar la solicitud, se deberá cumplimentar de forma electrónica el formulario de solicitud de ayuda, indicando los datos básicos de la operación relativos al interesado, al vehículo objeto de ayuda y a la cuenta bancaria destino de la ayuda. El formulario permitirá al solicitante declarar el consentimiento expreso para que el órgano competente intermedie los datos de identidad y titularidad de vehículos en posesión de la Administración pública, así como permitir la autorización expresa del interesado a la consulta de obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social.

b) Junto con el formulario de solicitud, el solicitante deberá cargar en el Sistema Telemático de Gestión del programa (STG) los siguientes documentos:

1.º En el caso de que la solicitud se presente por parte de un representante, declaración responsable de autorización de representación completa según los formatos proporcionados en el portal de ayudas del Ministerio de Industria y Turismo.

2.º Para las solicitudes enmarcadas en la Línea 1, en caso de tratarse de un beneficiario menor de edad con discapacidad, certificado oficial, emitido por una Administración Pública, de reconocimiento de un grado de discapacidad igual o superior al 33%. No se aceptará la presentación de cualquier otro documento de similar índole o de naturaleza provisional.

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

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

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

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

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

i. Al solicitante.

ii. Al punto de venta que ha percibido las cantidades abonadas.

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

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

8.º En el caso de no autorizar la consulta de obligaciones tributarias y frente a la seguridad social, certificación expedida por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de estar al corriente de sus obligaciones tributarias, certificación de encontrarse al corriente en sus obligaciones frente a la Seguridad Social y declaración responsable de no estar incurso en ninguna de las restantes circunstancias enumeradas en el artículo 13, 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. En el caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2, y cuando la entidad solicitante presente un certificado de inexistencia de inscripción en la Seguridad Social, deberá presentar también una declaración responsable que refrende el hecho de no tener trabajadores a su cargo.

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

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

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

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

13.º En el caso de que la solicitud se enmarque en la Línea 2 y sea presentada por una persona jurídica, y en el caso de que un determinado solicitante haya presentado solicitudes que, junto con una solicitud en curso, acumulen una ayuda solicitada superior a 30.000 euros, acreditación del cumplimiento de los plazos de pago referidos en la Ley

3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, en los términos previstos en el artículo 13.3 bis de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

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

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

i) Las personas jurídicas que, de acuerdo con la normativa contable pueden presentar cuenta de pérdidas y ganancias abreviada, mediante certificación suscrita por la persona física o, en el caso de personas jurídicas, por el órgano de administración o equivalente, con poder de representación suficiente, en la que afirmen alcanzar el nivel de cumplimiento de los plazos de pago previstos en la citada Ley 3/2004, de 29 de diciembre. Podrán también acreditar dicha circunstancia por alguno de los medios de prueba previstos en el numeral 2º siguiente y con sujeción a su regulación. En dicho caso, se deberá presentar, asimismo, documento acreditativo de nombramiento de los firmantes como órgano de administración o equivalente, con poder de representación suficiente.

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

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

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

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

La no acreditación del cumplimiento de los plazos de pago referidos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, en el plazo establecido para ello tendrá como efecto que la solicitud se entenderá desistida.

14.º Cualquier otro documento o modalidad de alguno de los explicitados en los numerales anteriores que se exija en cada una de las correspondientes convocatorias.

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

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

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

5. La presentación de la solicitud implica la conformidad del solicitante y del beneficiario para recibir todas las comunicaciones y notificaciones que se realicen a lo largo de la tramitación del expediente por medios electrónicos. Las comunicaciones y notificaciones se efectuarán a través del Sistema Telemático de Gestión (STG).

6. El solicitante o su representante podrá desistir de la solicitud presentada y el beneficiario podrá renunciar a la ayuda concedida. En este caso, procederá a comunicar dicho desistimiento o renuncia a través del Sistema Telemático de Gestión (STG), mediante el formulario de desistimiento o renuncia de solicitud de ayuda habilitado a tal efecto.

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

1. Una vez presentada la solicitud de ayuda y cargada la documentación se comprobará que se cumplen todos los requisitos para la concesión de la subvención establecidos en este real decreto.

En el caso de que la solicitud o documentación cargada en el sistema telemático de gestión del programa (STG) no reuniera los requisitos exigidos, se requerirá al solicitante para que, en un plazo improrrogable de 10 días, subsane la deficiencia, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La documentación por cargar en la aplicación deberá ser coherente con la marcación de las correspondientes casillas.

Los datos referidos en el artículo 8.2 a), a excepción del número de cuenta bancaria, no podrán ser subsanados, pero se podrá desistir de la solicitud y presentar una nueva. El resto de la documentación aportada podrá ser objeto de subsanación.

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

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

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

Se podrá prescindir del trámite de audiencia cuando no figuren en procedimiento ni sean tenidos en cuenta otros hechos ni otras alegaciones y pruebas que las aducidas por los interesados. En este caso, la propuesta de resolución formulada tendrá el carácter de definitiva.

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

Para los beneficiarios de la Línea 2, la resolución de concesión deberá informar del importe de la ayuda, expresado en equivalente de subvención bruta y de su carácter de minimis, haciendo referencia expresa al Reglamento (UE) 2023/2831 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2023, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis.

4. Las resoluciones de concesión de la ayuda serán publicadas en el Portal de Ayudas del Ministerio de Industria y Turismo (www.mintur.gob.es). La publicación sustituirá a la notificación de los actos del procedimiento y surtirá todos sus efectos.

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

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

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

Artículo 10. *Obligaciones de los solicitantes y beneficiarios.*

1. Serán obligaciones de los solicitantes y beneficiarios:

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

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

c) Someterse a las actuaciones de comprobación del órgano gestor, al control financiero de la Intervención General de la Administración del Estado y al control fiscalizador del Tribunal de Cuentas y la Comisión Europea, en el caso de que los fondos provengan del Fondo Social por el Clima.

d) Mantener la titularidad del vehículo y su matriculación en España al menos durante dos años desde el momento de la concesión de la subvención.

e) Comunicar al órgano gestor la obtención de otra financiación incompatible con las ayudas estipuladas en el este real decreto y, en su caso, desistir de la solicitud presentada o renunciar a la ayuda concedida en el presente Programa.

f) Comunicar al órgano gestor cualquier hecho que devenga en la baja, siniestro o robo del vehículo subvencionado en el plazo de 2 años desde la resolución de concesión de la ayuda.

g) En la Línea 2, los usuarios de aquellos vehículos de renting o leasing financiero que hayan sido objeto de ayuda remitirán, previo requerimiento de información, todos los recibos mensuales del servicio, de forma que se demuestre que han abonado las

cuantías correspondientes en los dos años siguientes a la concesión de la ayuda. Además, en este mismo caso, y transcurrido dicho plazo, la titularidad del vehículo objeto de la ayuda deberá seguir siendo bien del beneficiario o bien de la empresa de renting o leasing.

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

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

Artículo 11. Seguimiento y control de las ayudas.

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

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

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

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

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

6. En aras del cumplimiento del artículo 3.3, el órgano gestor podrá intermediar con otros órganos administrativos estatales, autonómicos o locales la matrícula del vehículo a fin de comprobar la inexistencia de doble financiación.

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

1. Con independencia de los reintegros a que hubiere lugar de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, se procederá al reintegro, total o parcial, y la exigencia del interés de demora desde la fecha del pago de la subvención hasta la fecha en que se dicte la resolución de reintegro o se realice el ingreso efectivo del propio reintegro de forma voluntaria, en los supuestos regulados en el artículo 37 de la citada ley, así como en los demás previstos expresamente por el presente real decreto.
2. En el caso de incumplimientos parciales, se determinará la cantidad a reintegrar por el beneficiario con arreglo al principio de proporcionalidad y en función de los costes justificados y de las actuaciones acreditadas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en relación con el artículo 17.3.n) de dicha ley.
3. En aras del cumplimiento del artículo 3.3, y en caso de detectarse una incompatibilidad de ayudas, se incoará el procedimiento de reintegro correspondiente.
4. El beneficiario de la ayuda deberá mantener la titularidad del vehículo objeto de la subvención durante un período de al menos 2 años desde la resolución de concesión. Si se produce la baja definitiva o administrativa del vehículo en el período de 2 años desde la resolución de concesión determinará el reintegro íntegro de la ayuda.

Artículo 13. Publicidad.

1. Toda referencia a la actuación objeto de las ayudas reguladas por las presentes bases en publicaciones, actividades de difusión, páginas web y en general en cualesquiera medios de difusión deberá figurar tal como establece el artículo 18.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.
2. En su caso, todos los carteles informativos y placas deberán colocarse en un lugar bien visible y de acceso al público.
3. Los logotipos institucionales únicamente podrán ser empleados en los materiales que se utilicen para la realización, información y difusión de las actuaciones que constituyen el objeto de la subvención, y no con otros fines publicitarios ajenos a las mismas.
4. Para la inclusión de logotipos institucionales se utilizarán exclusivamente aquellos logotipos que estén disponibles en el Portal de Ayudas del Ministerio de Industria y Turismo, aplicándolo en la forma que se le indique y respetando su integridad.

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

1. De conformidad con la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, la información y datos de carácter personal que reciba, en su caso, el Ministerio de Industria y Turismo por parte de cualquier solicitante, beneficiario o interesado, también tendrá carácter confidencial, y serán recogidos por el mismo para ser incorporados, respectivamente, a los ficheros automatizados de titularidad y responsabilidad del mismo, con la finalidad de verificar el cumplimiento, control y seguimiento de las obligaciones establecidas por el presente

real decreto. Los interesados podrán ejercer personalmente sus derechos de acceso, rectificación, cancelación u oposición mediante escrito.

2. No obstante lo anterior, y con la presentación de la solicitud de ayuda, en el marco de este programa y en la forma establecida por este real decreto, los beneficiarios aceptan la publicación de aquellos datos de la ayuda concedida que permitan garantizar la publicidad, objetividad y concurrencia de estas ayudas.

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

Artículo 15. Régimen jurídico.

Las ayudas reguladas en el presente real decreto se regirán, además de por lo que en él se dispone, por lo previsto 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 y supletoriamente por la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y en su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio. En lo que corresponda, además por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Las ayudas reguladas en la Línea 2 tienen la consideración de ayudas de minimis y se otorgan de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 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, sin perjuicio, del resto de disposiciones tanto del Derecho nacional como del de la Unión Europea que pudieran resultar de aplicación.

Disposición transitoria primera. *Fecha de inicio del plazo de adquisición de vehículos subvencionables para la convocatoria de 2026.*

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

Disposición transitoria segunda

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

Disposición final primera

1. Por orden de la persona titular del Ministerio de Industria y Turismo se podrán modificar los anexos del presente real decreto.
2. Se habilita al Ministro de Industria y Turismo para dictar cuantas resoluciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de lo establecido en este real decreto.

Disposición final segunda

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

ANEXO I
Vehículos subvencionables en el «PROGRAMA AUTO+».

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

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

b) Furgonetas o camiones ligeros N1: Vehículos diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas.

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

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

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

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

a) Vehículo eléctrico puro: vehículos eléctricos de batería (BEV) y vehículos eléctricos de célula de combustible (FCEV).

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

ANEXO II

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

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

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

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

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

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

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

b) Criterio Económico (E2):

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

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

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

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

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

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

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

c) Criterio Europeo (E3):

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

2.º En el caso de cumplirse el punto 1º, para vehículos eléctricos de autonomía extendida e híbridos enchufables, si una parte del proceso de fabricación de la batería, que deberá incluir, al menos, el ensamblaje de las battery packs, se realiza en la UE, se podrá conceder un 10 por ciento adicional del importe máximo de la ayuda.

3.º En el caso de cumplirse el punto 1º, para vehículos eléctricos puros, se podrá conceder un 10 por ciento adicional del importe máximo de la ayuda si se cumplen todas y cada una de las siguientes condiciones:

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

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

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

iii) El porcentaje de mercurio de la batería deberá ser, al menos, un 10 % inferior al máximo permitido por el Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE.

ANEXO III
Requisitos exigibles a los vehículos adquiridos en el PROGRAMA AUTO+ e
importes de la ayuda para las solicitudes de la Línea 2

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

a) En el caso de que el solicitante sea un autónomo o para microempresas:

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

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

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

c) En el caso de que el solicitante sea una microempresa que realice una actividad incluida en la subdivisión XXX de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2025, según el Real Decreto 10/2025, de 14 de enero, por el que se aprueba la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2025 (CNAE-2025):

Línea 2 (microempresas CNAE XXX) Tipo de vehículo	Importe máximo de la ayuda
M1	6.000 €
N1	7.500 €
L3e, L4e, L5e	1.100 €
L6e y L7e	1.500 €

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

2. La ayuda concedida para cada vehículo se calculará de forma acumulativa con base en los siguientes criterios:

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

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

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

b) Criterio Económico (E2):

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

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

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

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

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

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

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

c) Criterio Europeo (E3):

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

2.º En el caso de cumplirse el punto 1º, para vehículos eléctricos de autonomía extendida e híbridos enchufables, si una parte del proceso de fabricación de la batería, que deberá incluir, al menos, el ensamblaje de las battery packs, se realiza en la UE, se podrá conceder un 10 por ciento adicional del importe máximo de la ayuda.

3.º En el caso de cumplirse el punto 1º, para vehículos eléctricos puros, se podrá conceder un 10 por ciento adicional del importe máximo de la ayuda si se cumplen todas y cada una de las siguientes condiciones:

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

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

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

iii) El porcentaje de mercurio de la batería es, al menos, un 10 % inferior al máximo permitido por el Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE.

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

1. Los fabricantes de los vehículos incluidos en el alcance de este real decreto podrán consignar, en la base de datos de la Administración General del Estado designada para tal efecto, para cada modelo de vehículo:

a) Declaración responsable de montaje y terminación europeos, siguiendo el modelo que se dispondrá para tal efecto, declarando que el montaje y la terminación final previa a la comercialización del vehículo se realiza en una instalación industrial de la UE.

b) Sólo si se presenta la declaración responsable de la letra a), declaración responsable de contenido europeo en baterías, siguiendo el modelo que se dispondrá para tal efecto, declarando, en su caso:

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

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

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

ii) en cumplimiento del criterio de sostenibilidad medioambiental, el porcentaje de mercurio de la batería es, al menos, un 10 por ciento inferior al máximo permitido por el Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE.

2. La vigencia de cada declaración responsable expirará el 31 de diciembre de cada año natural. En dichas declaraciones, el fabricante manifestará en la base de datos de la Administración General del Estado designada para tal efecto, bajo su responsabilidad, que el modelo de vehículo cumple con los requisitos declarados, que dispone de la documentación que así lo acredita y que la pondrá a disposición del Ministerio de Industria y Turismo cuando le sea requerida, a través de requerimientos de información

o visitas técnicas. La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información que se incorpore a dicha declaración responsable, o la no presentación ante la Administración competente de la documentación que sea en su caso requerida para acreditar el cumplimiento de lo declarado, determinará la imposibilidad de consignación de un resultado positivo en los términos referidos en el apartado 5 de este anexo.

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

4. Para un determinado modelo de vehículo, la Dirección General de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria y Turismo comprobará en primer lugar el contenido de la declaración responsable de montaje y terminación europeos. En caso de conformidad, consignará un resultado positivo en la base de datos de la Administración General del Estado designada para tal efecto,. En caso de no conformidad, consignará un resultado negativo. En segundo lugar, y sólo si en la comprobación anterior se ha obtenido un resultado positivo, la Dirección General de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria y Turismo comprobará el contenido de la declaración responsable de contenido europeo en baterías. En caso de conformidad, consignará un resultado positivo en la base de datos de la Administración General del Estado designada para tal efecto,. En caso de no conformidad, consignará un resultado negativo.

5. Los modelos de vehículos con al menos un resultado positivo pasarán a formar parte de la Lista Blanca del Programa Auto+.

6. La Lista Blanca del Programa Auto+ será publicada en el portal de ayudas del Ministerio de Industria y Turismo, y se actualizará periódicamente con nuevos modelos de vehículos cuyas declaraciones responsables hayan sido consignadas con un resultado positivo tras la comprobación efectuada por la Dirección General de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria y Turismo.

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

