

INFORME RELATIVO A LAS AYUDAS CONCEDIDAS MEDIANTE EL PLAN MOVES III

PRO/CNMC/003/21

21 de abril de 2022

www.cnmc.es

INFORME RELATIVO A LAS AYUDAS CONCEDIDAS MEDIANTE EL PROGRAMA MOVES III

Expediente Nº: PRO/CNMC/003/21

(* Corregido de errores con fecha 28 de abril de 2022)

PLENO

Presidenta

D.^a Cani Fernández Vicién

Vicepresidente

D. Ángel Torres Torres

Consejeros

D.^a María Ortiz Aguilar

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D.^a María Pilar Canedo Arrillaga

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D. Carlos Aguilar Paredes

D. Josep Maria Salas Prat

Secretario del Consejo

D. Miguel Bordiú García-Ovies

En Madrid, a 21 abril de 2022.

En el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 5.1 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, el Pleno acuerda emitir el siguiente informe relativo a las ayudas a la compra de vehículos concedidas mediante el Programa MOVES III.

1. ANTECEDENTES

En el Plan de Actuaciones 2021-2022 de la CNMC, esta se ha comprometido al “*análisis del impacto sobre la competencia en los mecanismos de concesión de las ayudas de los Fondos Europeos NextGenerationEU en el tejido empresarial, en especial en las pequeñas y medianas empresas y en los trabajadores autónomos*”.

La industria del vehículo eléctrico tiene una gran trascendencia para España. Por un lado, los automóviles eléctricos e híbridos son menos contaminantes que aquellos que usan combustibles fósiles para su propulsión, lo cual contribuye al cumplimiento de los objetivos medioambientales expresados en varios compromisos tanto a nivel nacional como internacional. Por otro lado, la industria del automóvil tiene un gran peso dentro de la economía española, como se demuestra por el hecho de que España es el segundo productor de vehículos a nivel europeo, el octavo a nivel mundial, y que esta actividad genera el 10% del PIB del país¹.

En las últimas décadas, se han diseñado políticas específicas de apoyo al sector del automóvil y a la renovación del parque de vehículos. Destaca el Plan 2000E, que entró en vigor en el año 2009 y concedía subvenciones por la compra de vehículos nuevos y seminuevos, cuyo importe aumentaba en caso de que el vehículo fuera híbrido. Es importante mencionar que aquel plan se estructuraba en torno a dos tramos: uno estatal, común a todo el territorio nacional, y un tramo regional, en el que las comunidades autónomas (CCAA) y ciudades autónomas que así lo desearan podían complementar las ayudas con sus propios programas.

Diez años más tarde, entró en vigor el Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES), regulado mediante los Reales Decretos [72/2019](#) y [132/2019](#)². Este programa estaba dotado con 45 millones de euros y dirigido a incentivar la compra de vehículos alternativos, instalar infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, el desarrollo de incentivos para implantar sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas y la implantación de medidas recogidas en Planes de Transporte a los centros de Trabajo. Seguía, por tanto, la estela del Plan 2000E, si bien el elemento medioambiental estaba en este caso

¹ Datos obtenidos de Invest in Spain: <https://www.investinspain.org/es/sectores/automocion-movilidad>

² Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES), y Real Decreto 132/2019, de 8 de marzo, por el que se acuerda la concesión directa de las ayudas del programa MOVES a las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.

más reforzado como consecuencia del avance tecnológico que se había producido en los diez años que mediaban entre ambos planes.

Tras la finalización de la vigencia de dicho programa, se aprobó una segunda edición, denominada MOVES II, mediante el Real Decreto [569/2020](#)³. Esta norma modificó ciertos requisitos a fin de conseguir una mejor ejecución de los fondos destinados al programa y una mejor contribución a los objetivos de descarbonización del sector transporte, de acuerdo con lo establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, PNIEC 2021-2030. El programa MOVES II, vigente desde junio de 2020, contó con un presupuesto total de 100 millones de euros.

Finalmente, el Programa MOVES III ha sido aprobado mediante el [Real Decreto 266/2021](#)⁴. Este Real Decreto define el marco general del programa para su posterior desarrollo por las CCAA y ciudades autónomas. Los programas de incentivos estarán dotados, en este caso, con una cuantía inicial conjunta de 400 millones de euros (ampliables). Además, según la norma, las comunidades y ciudades autónomas son beneficiarias de estas ayudas y serán, respetando las normas fijadas en el RD, las responsables de diseñar las convocatorias a los destinatarios últimos de las mismas.

El RD 266/2021 contempla dos programas de ayudas:

- **Programa de incentivos 1:** destinado a la adquisición de vehículos eléctricos. Ha sido comunicado a la Comisión Europea como ayuda exenta ([SA.62820](#)). Incluye la compra de turismos, motos, furgonetas y cuadríciclos 100% eléctricos, de pila de combustible o híbridos enchufables⁵. Sin perjuicio de que, para cierto tipo de destinatarios, el RD considere que se aplica la normativa de ayuda de minimis.
- **Programa de incentivos 2:** destinado a la implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos. Ha sido comunicado a la Comisión Europea como ayuda exenta ([SA.62821](#)). La infraestructura de recarga de vehículos eléctricos podrá ser tanto de acceso público como

³ Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla.

⁴ 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.

⁵ No están incluidos los coches con motor solo de diésel o gasolina, ni los híbridos 'no enchufables' o los vehículos a GLP o GNC. También están excluidos los autobuses, camiones o bicicletas.

de uso privado. Además, en el caso de comunidades de propietarios, serán subvencionables las canalizaciones necesarias para disponer de la preinstalación eléctrica y de servicio de comunicaciones para dotar de recarga inteligente a la recarga vinculada de vehículo eléctrico. Sin perjuicio de que, para cierto tipo de destinatarios, el RD considere que se aplica la normativa de ayuda de minimis.

Las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla podrán reservar parte del presupuesto para solicitantes con discapacidad y movilidad reducida, o empadronados en municipios de menos de 5.000 habitantes, o bien para operaciones de adquisición de vehículos que lleven asociado el achatarramiento de otro vehículo. Este RD se ampara igualmente en el [Real Decreto-ley 36/2020](#)⁶, lo que se debe a que las ayudas serán financiadas con cargo al Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia, ya que han sido incluidas en el definitivo Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia presentado por el gobierno español y aprobado por las instituciones europeas competentes.

En cuanto a antecedentes de la CNMC en esta materia, cabe mencionar que las ayudas a la compra de vehículos fueron analizadas de forma exhaustiva por la CNMC en el [Informe de Ayudas Públicas del año 2009](#), referido al Plan 2000E.

2. MARCO REGULATORIO

2.1. Regulación estatal

La regulación de las ayudas a la compra de vehículos eléctricos a nivel nacional está contenida en el RD 266/2021. Su finalidad, según el artículo 1.2 del texto normativo, es doble: por un lado, “*contribuir al **cumplimiento anticipado** de los objetivos que se establezcan en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia*”; por otro, apoyar la “***descarbonización** del sector del transporte mediante el fomento de la electrificación de la movilidad*”⁷.

Serán **beneficiarias directas** de las ayudas las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, que deberán destinar el importe de las mismas a los

⁶ Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

⁷ Para la consecución de los objetivos fijados en Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 y en el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica.

sujetos que se enumeran en el artículo 11.1 del RD, sin perjuicio de las inversiones directas que puedan llevar a cabo.

Podrán ser **destinatarios últimos de las ayudas (art. 11.1)**:

- Las personas físicas que desarrollen actividades económicas.
- Las personas físicas mayores de edad, (a excepción de los casos de discapacidad, que podrán ser menores de edad) con residencia fiscal en España y no incluidas en el anterior apartado.
- Las comunidades de propietarios.
- Las personas jurídicas, válidamente constituidas en España en el momento de presentar la solicitud, y otras entidades, con o sin personalidad jurídica, cuyo número de identificación fiscal (NIF) comience por las letras A, B, C, D, E, F, G, J, R o W. También serán elegibles las Entidades de Conservación de Polígonos o Sociedades Agrarias de Transformación cuyo NIF comience por V.
- Las entidades locales.

Según el RD 266/2021, las ayudas que se concedan a personas físicas se regirán por los requisitos y límites establecidos en el Reglamento (UE) n.º 1407/2013 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013⁸. Por su parte, las ayudas concedidas a personas jurídicas estarán sometidas a los requisitos y límites establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014⁹. En este caso se aplica la exención por categoría de ayudas para la protección del medio ambiente (sección 7).

Respecto al **importe de las ayudas** para la compra de vehículos eléctricos¹⁰, el precio sobre el que se aplica la ayuda es el precio de venta al cliente en el momento de solicitar la ayuda¹¹. Cabe señalar además que el importe de la

⁸ Reglamento (UE) n.º 1407/2013 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis.

⁹ Reglamento (UE) n.º 651/2014 por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado.

¹⁰ Para infraestructura de recarga, el límite de ayuda será de 800.000 € por expediente, salvo para los destinatarios últimos definidos en el artículo 11.1.1.º, que tendrán el límite por solicitante de la normativa europea que le sea de aplicación y los destinatarios últimos definidos en el artículo 11.1.2.º, que tendrán un límite de 5.000 € por expediente. En ningún caso a un mismo destinatario último podrá concedérsele más de 2,5 millones de euros en todo el periodo de vigencia de la correspondiente convocatoria autonómica.

¹¹ Por ejemplo, a los particulares, se les subvencionará con 7.000€, en el caso de achatarrar un vehículo de al menos 7 años, (de 4.500€ sin achatarramiento); con 9.000€ para furgonetas (7.000€ sin

ayuda sería aumentado, en el caso de las categorías M1 y N1 (turismos y furgonetas) con un descuento de al menos 1000€ en la factura de venta por parte del fabricante/importador o punto de venta del vehículo. Adicionalmente, si en dichas categorías se produce el achatarramiento previo de otro vehículo, el montante total de ayuda se incrementa.

2.2. Regulación autonómica

El artículo 12 del RD 266/2021 indica que las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla especificarán los destinatarios últimos a los que irá dirigida cada una de las actuaciones de sus respectivas convocatorias. Asimismo, *“podrán establecer requisitos adicionales a cumplir por los destinatarios últimos, relacionados con su residencia fiscal o con la necesidad de contar con establecimientos permanentes en la comunidad o ciudades de Ceuta y Melilla convocante de las ayudas”*.

Las CCAA han establecido requisitos adicionales que pueden afectar tanto al comprador (en especial cuando es persona física sin actividad económica) como al punto de venta. Adicionalmente, estas convocatorias pueden exigir que el comprador gestione sus ayudas a través de las entidades adheridas (concesionarios, habitualmente) al programa.

Así pues, resulta útil distinguir entre requisitos “de demanda” (relacionados con el comprador del vehículo, destinatario último de las ayudas) y requisitos “de oferta” (relacionados con el vendedor del vehículo):

La práctica totalidad de las CCAA introducen **requisitos de demanda** en sus convocatorias. De acuerdo con estos requisitos, el destinatario último de la ayuda debe tener vinculación con la CCAA o ciudad autónoma cuya ayuda se solicita, generalmente mediante el empadronamiento en un municipio de la misma. La única excepción es el Principado de Asturias.

Por otro lado, existen 9 CCAA que han establecido **requisitos de oferta**, conforme a los cuales la compraventa del vehículo debe producirse en un concesionario situado en el territorio de la CCAA o ciudad autónoma cuya ayuda se solicita: Cantabria, Castilla y León, Catalunya, Comunidad foral de Navarra,

achatarramiento) y 1.300€ para motos (1.100€ sin achatarramiento). Para las empresas, varía entre gran empresa o pymes pero, por ejemplo, para las pymes la ayuda llega a 5.000€ si se adquiere una furgoneta; 4.000€ si es un turismo y 1.300€ si es una motocicleta. Para las adquisiciones de vehículos M1 (destinados al uso de taxi o VTC), tendrán una ayuda adicional del 10%. Para algunas categorías, existe límite de precio de venta del vehículo (ej: 45.000€ para un coche eléctrico puro). Se contempla que las cuantías de las ayudas se incrementan en el caso de que el beneficiario esté empadronado en un municipio de menos de 5.000 habitantes.

Comunitat Valenciana, Euskadi, Illes Balears, Principado de Asturias y Región de Murcia.

- En los casos de la Región de Murcia, Catalunya, Castilla y León, Cantabria y Comunitat Valenciana, con ciertos matices entre ellas, se exige que la compraventa se realice en un concesionario ubicado en el territorio de las mismas.
- En los casos de Navarra, Euskadi y las Illes Balears, se exige que la actuación subvencionable sea “ejecutada” o “llevada a cabo” en el territorio de la comunidad.

El **Anexo I** ofrece un panorama más completo de las diferentes convocatorias revisadas donde se han detectado requisitos de oferta.

El **Anexo II** compara los principales requisitos exigidos en las convocatorias autonómicas de los programas MOVES I, II y III.

Finalmente, se ha realizado un análisis de los incentivos a la compra puestos en marcha por algunos Estados Miembros de la Unión Europea (Alemania, Italia, Francia y Países Bajos), cuyo detalle figura en el **Anexo III**. Puede observarse que la estructuración territorial de las ayudas en otros Estados Miembros incorpora, en algunos casos (Alemania y Países Bajos) programas a nivel regional o local. No obstante, en ninguno de estos programas regionales o locales analizados se han encontrado requisitos de oferta, salvo en el caso del “Land” de Berlín (donde el requisito se aplica únicamente al tramo regional, pero no impide que el potencial beneficiario pueda acceder al tramo estatal).

3. VALORACIÓN

3.1. Objeto y alcance del informe

La CNMC debe garantizar, preservar y promover el correcto funcionamiento, la transparencia y la existencia de una competencia efectiva en todos los mercados y sectores productivos, en beneficio de los consumidores y usuarios.

En aplicación de sus competencias de promoción de la competencia en todos los mercados y sectores productivos y de sus funciones específicas en materia de ayudas públicas, la CNMC se ha comprometido, en su Plan de Actuaciones 2021-2022, al *“análisis del impacto sobre la competencia en los mecanismos de concesión de las ayudas de los Fondos Europeos NextGenerationEU en el tejido*

empresarial, en especial en las pequeñas y medianas empresas y en los trabajadores autónomos”.

De acuerdo con el artículo 5.1 h) de la Ley 3/2013, la CNMC tiene la función de *“Promover y realizar estudios y trabajos de investigación en materia de competencia, así como informes generales sobre sectores económicos”*, función que se supedita al objetivo de *“garantizar, preservar y promover el correcto funcionamiento, la transparencia y la existencia de una competencia efectiva en todos los mercados y sectores productivos, en beneficio de los consumidores y usuarios”*.

De acuerdo con el artículo 5.1 e) de la Ley 3/2013 ya citada, la CNMC ejerce las funciones en materia de ayudas públicas previstas en la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. Entre estas competencias, se contempla que la CNMC, *“de oficio o a instancia de las Administraciones Públicas, podrá analizar los criterios de concesión de las ayudas públicas en relación con sus posibles efectos sobre el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados con el fin de:*

- a) Emitir informes con respecto a los regímenes de ayudas y las ayudas individuales.*
- b) Dirigir a las Administraciones Públicas propuestas conducentes al mantenimiento de la competencia.”* (art. 11 Ley 15/2007).

De conformidad con lo previsto en el artículo 11.6 de la Ley 15/2007, las funciones de la CNMC en materia de ayudas públicas *“se entenderá[n] sin perjuicio de los artículos 87 a 89 del Tratado de la Comunidad Europea [actuales artículos 107 a 109 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea] y del Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, y de las competencias de la Comisión Europea y de los órganos jurisdiccionales comunitarios y nacionales en materia de control de ayudas públicas”*.

Habida cuenta de las consideraciones anteriores, este informe se elabora de oficio, con el objeto de valorar el diseño de las ayudas concedidas mediante el Programa MOVES III, en lo que se refiere a los **incentivos a la compra de vehículos eléctricos** y desde la óptica de su impacto sobre la competencia y el cumplimiento de los principios de buena regulación (necesidad y proporcionalidad), regulados, entre otros, en el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (artículo 5) y en el artículo 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

En cualquier caso, debe aclararse que estas funciones se ejercen sin perjuicio de las competencias que en materia de ayudas de Estado son atribuidas tanto a la Comisión Europea como a los órganos jurisdiccionales tanto nacionales como de la UE.

3.2. Examen de los requisitos de las ayudas a la compra de vehículos en el Programa MOVES III

Las ayudas a la compra de vehículos reportan normalmente beneficios para el consumidor, al reducir el precio efectivo de adquisición del vehículo. Desde un punto de vista del bienestar colectivo, estas ayudas pueden además favorecer la velocidad de renovación del parque de vehículos. Si las ayudas se dirigen a los vehículos menos contaminantes -como es el caso-, reducen el precio efectivo relativo de estos vehículos para los consumidores finales y pueden favorecer la mayor sustitución relativa de vehículos contaminantes por otros menos contaminantes.

En este sentido, las ayudas irían dirigidas principalmente a solucionar un fallo de mercado: las externalidades de contaminación, que no son suficientemente tenidas en cuenta por los propietarios de los vehículos contaminantes.

Por otra parte, las ayudas públicas pueden incorporar determinados elementos que provoquen restricciones sobre la competencia, en especial si afectan a las posibilidades de los oferentes de participar en el mercado en condiciones equivalentes. Ello puede restringir innecesariamente la competencia, limitando la eficacia de las ayudas para conseguir sus objetivos.

Las ayudas a la compra de vehículos fueron analizadas de forma exhaustiva por la CNMC en el [Informe de Ayudas Públicas del año 2009](#), referido al Plan 2000E. En este informe, se hicieron, entre otras, estas dos recomendaciones¹²:

- Adaptar lo más estrictamente posible el diseño de las líneas de ayuda a la consecución del objetivo de interés general perseguido. Por ejemplo, si el objetivo es la mejora medioambiental, las medidas deben incentivar de una manera efectiva y progresiva la compra de los productos más apropiados a estos efectos.
- Eliminar toda forma de selección o trato preferencial entre las empresas que actúan como oferentes en los mercados de bienes o servicios objeto de las ayudas. En particular, las Administraciones no deben supeditar su

¹² Se detectaron, además, importantes implicaciones sobre los precios pagados por los vehículos.

obtención a criterios de territorialidad de los establecimientos de venta, ni favorecer determinadas formas de organización o tamaño empresarial, ni privilegiar a operadores específicos, en detrimento de otros.

Como se ha explicado en el apartado 2, las ayudas a la compra de vehículos en el Programa MOVES III, en la concreción regulatoria llevada a cabo por las CCAA, incorporan requisitos de demanda (relativos a los destinatarios últimos de las ayudas) y de oferta (relativos a los puntos de venta de los vehículos subvencionados).

Los **requisitos de demanda** autonómicos son, en el contexto de los objetivos perseguidos con estas ayudas, necesarios y razonables para lograr los objetivos medioambientales perseguidos. Así, la condición de la residencia del comprador beneficiario de la ayuda en la región que concede la ayuda hace más probable que el nuevo vehículo circule por el territorio de dicha región y que remplace a un vehículo más contaminante que circulaba por dicho territorio. El RD 266/2021, de hecho, permite a las CCAA desarrollar los requisitos relativos a los destinatarios últimos de las ayudas.

Por otra parte, parece correcto que el vínculo entre contribuyente y Administración se deba acreditar en función de la residencia de las personas físicas o del establecimiento en el caso de las personas jurídicas, y no en términos de nacionalidad del beneficiario de la ayuda, lo que implicaría una contravención del Derecho de la UE¹³.

En cambio, los **requisitos de oferta** pueden ser más problemáticos desde la óptica de la competencia y los principios de buena regulación económica.

De conformidad con lo recogido en los artículos 5, 9 y 18 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, en el artículo 8 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones (y, en lo que afecta a la Administración General del Estado, en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones

¹³ En alguna ocasión, se exige el criterio de la matriculación del vehículo. Es asimilable, en la práctica, al de residencia del domicilio legal del comprador, ya que el art. 28 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento general de vehículos, exige que para poder realizar la matriculación en una provincia determinada debe demostrarse un vínculo de residencia efectiva con el territorio. Por dicho motivo, se puede entender justificada su exigencia. Ambos criterios son congruentes con los objetivos de mejora medioambiental y aumento de la seguridad vial que las Comunidades Autónomas que conceden las ayudas pretenden conseguir a través de la renovación del parque de vehículos en sus ámbitos de gobierno respectivos, ya que estas mejoras revierten principalmente en el territorio donde circularán los vehículos así subvencionados, que por lo general radicará en su mayor parte dentro de la propia Comunidad Autónoma.

públicas), la concesión de ayudas públicas, debe ajustarse, entre otros, a los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación.¹⁴

¹⁴ Artículo 5 de la Ley 20/2013: 1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. 2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.

Artículo 9 de la Ley 20/2013: 1. Todas las autoridades competentes velarán, en las actuaciones administrativas, disposiciones y medios de intervención adoptados en su ámbito de actuación, por la observancia de los principios de no discriminación, cooperación y confianza mutua, necesidad y proporcionalidad de sus actuaciones, eficacia en todo el territorio nacional de las mismas, simplificación de cargas y transparencia. 2. En particular, garantizarán que las siguientes disposiciones y actos cumplen los principios citados en el apartado anterior: a) Las disposiciones de carácter general que regulen una determinada actividad económica o incidan en ella [...].

Artículo 18.2 de la Ley 20/2013: 2. Serán consideradas actuaciones que limitan el libre establecimiento y la libre circulación por no cumplir los principios recogidos en el Capítulo II de esta Ley los actos, disposiciones y medios de intervención de las autoridades competentes que contengan o apliquen: a) Requisitos discriminatorios para el acceso a una actividad económica o su ejercicio, para la obtención de ventajas económicas o para la adjudicación de contratos públicos, basados directa o indirectamente en el lugar de residencia o establecimiento del operador. Entre estos requisitos se incluyen, en particular: 1.º que el establecimiento o el domicilio social se encuentre en el territorio de la autoridad competente, o que disponga de un establecimiento físico dentro de su territorio. 2.º que el operador haya residido u operado durante un determinado periodo de tiempo en dicho territorio. 3.º que el operador haya estado inscrito en registros de dicho territorio. 4.º que su personal, los que ostenten la propiedad o los miembros de los órganos de administración, control o gobierno residan en dicho territorio o reúnan condiciones que directa o indirectamente discriminen a las personas procedentes de otros lugares del territorio.

Artículo 8 de la Ley 38/2003: 1. Los órganos de las Administraciones públicas o cualesquiera entes que propongan el establecimiento de subvenciones, con carácter previo, deberán concretar en un plan estratégico de subvenciones los objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación, el plazo necesario para su consecución, los costes previsibles y sus fuentes de financiación, supeditándose en todo caso al cumplimiento de los objetivos de estabilidad presupuestaria. 2. **Cuando los objetivos que se pretenden conseguir afecten al mercado, su orientación debe dirigirse a corregir fallos claramente identificados y sus efectos deben ser mínimamente distorsionadores** 3. La gestión de las subvenciones a que se refiere esta ley se realizará de acuerdo con los siguientes principios: a) Publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, igualdad y no discriminación; b) Eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados por la Administración otorgante. c) Eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos.

Artículo 129 Ley 39/2015: “1. 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 [...] 2. En virtud de los principios de necesidad y eficacia, la iniciativa normativa debe estar justificada por una razón de interés general, basarse en una identificación clara de los fines perseguidos y ser el instrumento más adecuado para garantizar su consecución. 3. En virtud del principio de proporcionalidad, la iniciativa que se proponga deberá contener la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma, tras constatar que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios. [...]”.

En relación con los requisitos de oferta señalados, el análisis del marco regulatorio existente debe partir de la identificación de los objetivos perseguidos en aquel, para calibrar si las medidas en cuestión son adecuadas. Los objetivos en cuestión son:

“La finalidad de este real decreto es, por tanto, contribuir al cumplimiento anticipado de los objetivos que se establezcan en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que se apruebe por las instituciones europeas competentes, así como a la «descarbonización» del sector transporte mediante el fomento de la electrificación de la movilidad para la consecución de los objetivos fijados tanto por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, como en el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica, promoviendo la adquisición de vehículos eléctricos así como la infraestructura de recarga adecuada en todo el territorio nacional” (artículo 1.2 RD 266/2021).

En el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), se realizan diferentes alusiones al sector de la automoción, en general, para subrayar su carácter estratégico para nuestro país en lo relativo a su transformación en una industria verde y conectada. En esta misma línea de fortalecer la transición ecológica en esta industria, se encuentra el Plan de energía y clima, con el objetivo de “descarbonizar” el sector del transporte por carretera. En consecuencia, la decisión de conceder estas ayudas requiere principalmente una justificación basada en la protección del medio ambiente, más allá de la predisposición a estimular la actividad económica en el sector en cuestión.

Identificados los objetivos, se debe evaluar si las obligaciones de compra en los concesionarios establecidos en la región de residencia del beneficiario están justificadas. Las ayudas analizadas se dirigen a los consumidores, de forma que estos tomen decisiones de compra basadas en criterios medioambientales que, de otra forma, no habrían tomado.

A priori, parece razonable afirmar que la adquisición de vehículos eléctricos supondrá una mejora medioambiental respecto a la situación actual, produciendo externalidades positivas, dado que se incrementará el nivel de protección ambiental de la sociedad en su conjunto, con independencia de quien sea el beneficiario de la ayuda.

Pero la **exigencia de la compra en un determinado territorio** condiciona al adquirente en la elección de su establecimiento de compra, **distorsionando su decisión de compra verde** y transformándola en una decisión centrada en el conjunto de oferentes que le permiten el acceso a la ayuda, lo que provoca a su vez dos importantes efectos:

- Por un lado, una **fragmentación del mercado**, que debilitará la posición del consumidor en la adquisición del vehículo. En ausencia de estas ayudas, los compradores de vehículos pueden comparar ofertas de vendedores de cualquier punto de España. Los requisitos de oferta de las ayudas limitan esta comparabilidad, puesto que los consumidores de las regiones afectadas por tales requisitos únicamente pueden beneficiarse de las ayudas si adquieren el vehículo de los concesionarios de su región.
- Por otro, derivado del efecto anterior, un posible aumento del **poder de mercado de los oferentes**, que puede trasladarse en forma de un empeoramiento de las condiciones para el consumidor, incluido el precio¹⁵.

Además, el reforzamiento del poder de mercado de los oferentes se puede ver agravado por el hecho de tener que **presentar las solicitudes de ayuda necesariamente a través de las entidades adheridas**, no contemplándose la tramitación de la ayuda de forma independiente (si el consumidor renunciara al descuento que pudiera ofrecer el fabricante).

En definitiva, estas limitaciones en cuanto a la oferta constituyen restricciones a la competencia en forma de requisitos injustificados que fragmentan el mercado, relajando así la competencia entre oferentes y, por tanto, atenuando las ventajas para el consumidor que, en principio, deberían derivarse de dichas medidas.

Estos requisitos pueden **condicionar la consecución del objetivo principal de la ayuda** (mejora medioambiental). Los requisitos de oferta no parecen estar vinculados a la consecución de los objetivos medioambientales, puesto que dicha finalidad se conseguiría igualmente en ausencia de aquellos. Es más, la introducción de estas restricciones puede ir en contra de la consecución de dichos objetivos, pues los mayores precios pueden disuadir al consumidor de la compra de un vehículo eléctrico o híbrido (eventualmente manteniendo su vehículo con mayores emisiones) o evitar la compra del mismo, en caso de que los fondos del Programa se hubieran agotado en una comunidad autónoma y el consumidor no pudiera acceder a las ayudas de otra comunidad (por ejemplo, a

¹⁵ En el IAP de 2009, se constató que los precios franco fábrica (precios de venta recomendados antes de impuestos y antes de la aplicación de los descuentos y ayudas correspondientes al Plan RENOVE del plan 2000E analizados en 2009) habían aumentado de forma generalizada en una media de 400€ y en algunos casos han llegado casi hasta los 1.000€, si bien en este último caso ello daba lugar a una caída de las ventas. Los aumentos pudieran haber sido mayores vía reducciones de los descuentos de fabricantes y vendedores, pero éstos no son observables. Ello parece inducir a pensar que el fabricante/importador ha aumentado los precios con el fin de contrarrestar el descuento e incorporar en el precio parte del subsidio, propósito que ha conseguido en mayor o menor medida en función de su capacidad de respuesta a la demanda adicional registrada tras la implantación del Plan 2000E.

través de la compra online) como consecuencia de los requisitos territoriales impuestos.

Finalmente, debe señalarse que estas restricciones no están habilitadas por la normativa nacional: el RD 266/2021 solo habilita a las comunidades y territorios autónomos para establecer requisitos relativos a los destinatarios últimos (relacionados con la residencia fiscal o con la disposición de un establecimiento en la región), pero no para introducir una condicionalidad relativa a la oferta.

Por todo ello, una vez analizada la restricción de oferta descrita, se realizan **las siguientes recomendaciones a las CCAA** que desarrollan los requisitos para la concesión de ayudas a la compra de vehículos del Plan MOVES III:

1. No establecer condicionantes territoriales sobre los intermediarios o vendedores a quienes el consumidor puede adquirir el vehículo, de forma que este pueda aprovechar, en toda su extensión, la pluralidad de oferentes existentes, no solo en el mercado presencial sino en el mercado online.
2. Permitir la tramitación de la ayuda directamente por los propios beneficiarios.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El sector de la automoción es de una gran trascendencia en la economía española, tanto por su peso en el PIB como por la interacción con otros objetivos y políticas, especialmente la medioambiental. Por su parte, los Fondos *Next Generation* de la Unión Europea suponen una oportunidad extraordinaria para la transformación y modernización de la economía española, pero también pueden generar, caso de no ser diseñados de manera pro competitiva, distorsiones en los mercados.

Se ha analizado el Programa MOVES III en lo relativo a las ayudas a la compra de vehículos eléctricos. Para ello se ha revisado tanto el RD 266/2021 como el conjunto de las convocatorias lanzadas por las comunidades autónomas.

Del análisis de dicho marco regulatorio, se puede constatar la existencia de restricciones de oferta, de modo que para acceder a las ayudas se exige que la adquisición del vehículo se produzca en un concesionario que cuente con un establecimiento situado en la región. Esta condicionalidad está presente en 9 CCAA: Asturias, Cantabria, Castilla y León, Catalunya, Comunidad foral de Navarra, Comunitat Valenciana, Euskadi, Illes Balears y Región de Murcia.

Estos condicionantes son esencialmente restrictivos de la competencia y no están justificados desde la óptica de los principios de buena regulación (necesidad) por cuanto:

- distorsionan la decisión del consumidor, introduciendo una fragmentación del mercado y un aumento del poder de los fabricantes y concesionarios.
- no consiguen un mejor cumplimiento del objetivo medio ambiental que se persigue de forma principal con estas medidas, e incluso pueden empeorarlo, pues los mayores precios pueden disuadir al consumidor de la compra de un vehículo no contaminante.

Estos requisitos no están permitidos bajo el RD 266/2021, que solo habilita a las comunidades y territorios autónomos para establecer requisitos relativos a los destinatarios últimos (relacionados con la residencia fiscal o con la disposición de un establecimiento en la región), pero no para introducir una condicionalidad relativa a la oferta.

Habida cuenta de lo anterior, se realizan **las siguientes recomendaciones a las CCAA** que desarrollan los requisitos para la concesión de ayudas a la compra de vehículos del Plan MOVES III:

1. No establecer condicionantes territoriales sobre los intermediarios o vendedores a quienes el consumidor puede adquirir el vehículo, de forma que este pueda aprovechar, en toda su extensión, la pluralidad de oferentes existentes, no solo en el mercado presencial sino en el mercado online.
2. Permitir la tramitación de la ayuda directamente por los propios beneficiarios.

ANEXO I: REQUISITOS DE OFERTA

Principado de Asturias

La convocatoria está recogida en [esta Resolución](#)¹⁶. El artículo 4.3 establece que *“Para que las actuaciones a que se hace referencia en el apartado anterior resulten subvencionables, es necesario que se realicen en el territorio del Principado de Asturias, es decir que la adquisición de los vehículos se realice en un concesionario o punto de venta localizado en territorio asturiano y que la infraestructura de recarga esté ubicada en un punto de este mismo territorio”*, si bien es cierto que el siguiente párrafo establece circunstancias en las que se podría salvar esta restricción, como que el fabricante del vehículo no disponga de concesionarios físicos convencionales en el territorio del Principado o que, aun habiendo concesionarios físicos en el territorio del Principado de Asturias, un mismo modelo, versión y equipamiento, tenga una diferencia en el precio superior al 10% del importe de la ayuda que le correspondería.

Cantabria

La convocatoria está regulada por la [Orden IND/52/2021](#)¹⁷. En el artículo 5, se recoge que *“serán actuaciones subvencionables la adquisición de vehículos eléctricos exclusivamente en alguno de los concesionarios/puntos de venta/ empresas de renting adheridos al Programa MOVES III de la Comunidad Autónoma de Cantabria”*. De acuerdo con lo anterior, el artículo 10 identifica los puntos adheridos como las *“empresas autorizadas para la comercialización de vehículos mediante venta o renting que tengan su domicilio, sede social o establecimiento en la Comunidad de Cantabria”*.

Castilla y León

La convocatoria viene recogida en la [Orden de 9 de julio de 2021, de la Consejería de Economía y Hacienda de CYL](#). En la misma se contempla la existencia de entidades adheridas o colaboradoras, exigiéndose que sea un

¹⁶ Resolución de la Consejería de Industria, Empleo y Promoción Económica por la que se procede a la apertura del plazo de presentación de solicitudes de la convocatoria de subvenciones correspondientes a los programas de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo en el Principado de Asturias

¹⁷ Orden IND/52/2021, de 9 de septiembre, por la que se aprueba la convocatoria del programa de incentivos a la movilidad eléctrica (PROGRAMA MOVES III): Adquisición de vehículos eléctricos en la Comunidad Autónoma de Cantabria, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

concesionario o punto de venta que cuente con un establecimiento situado en Castilla y León.

Catalunya

La convocatoria viene detallada en la [Resolución ACC/2914/2021](#)¹⁸. En el artículo 4, se dispone que *“en el caso de adquisición de vehículos eléctricos, tanto mediante adquisición directa como mediante operaciones de financiación por leasing financiero o arrendamiento por renting, los concesionarios o puntos de venta de vehículos deben estar ubicados en el territorio catalán”*. Es cierto que se permite una excepción en caso de que *“se quiera adquirir una marca y modelo de vehículo que sólo se venda por canales en línea o no esté disponible en ningún concesionario o punto de venta en Catalunya”*, pero, pese a esta excepción, la norma general impone la territorialidad como criterio para la concesión de la ayuda.

Comunidad Foral de Navarra

La convocatoria está recogida en la [Resolución 51E/2021](#), de 6 de julio¹⁹. El artículo 2.2 determina que serán beneficiarias aquellas personas *“que tengan su residencia fiscal en España”*, pero la actuación objeto de ayuda *deberá ser ejecutada en Navarra* (artículo 4.5).

Comunitat Valenciana

La convocatoria está recogida en la [Resolución de 14 de julio de 2021](#)²⁰, en cuyo artículo 13 se precisa que *“podrán ser concesionarios/puntos de venta adheridos al Programa MOVES III-Vehículos Comunitat Valenciana, las empresas [...] que tengan su domicilio, sede social o establecimiento en la Comunitat Valenciana, salvo que se justifique que el vehículo a adquirir no posee un punto de venta en la Comunitat Valenciana”*.

¹⁸ Resolución ACC/2914/2021, de 27 de septiembre, por la que se hace pública la convocatoria del año 2021 para la concesión de subvenciones del Programa de incentivos a la movilidad eléctrica (Programa MOVES III)

¹⁹ Resolución 51/E/2021, de 6 de julio, de la Directora general de Industria, Energía y Proyectos Estratégicos S3, por la que se aprueba la convocatoria de la subvención “Programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (Programa MOVES III) en el marco del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia Europeo”.

²⁰ Resolución de 14 de julio de 2021, del Presidente del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE), por la que se convocan ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos “enchufables” y de pila combustible dentro del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica, con cargo al presupuesto del ejercicio 2021 (Programa MOVES III-Vehículos Comunitat Valenciana) y por la que se convoca la adhesión de concesionarios y puntos de venta de dichos vehículos.

Euskadi

La convocatoria vino recogida inicialmente en la [Resolución de 5 de julio de 2021](#)²¹. La [Resolución de 13 de diciembre de 2021](#) modificó varios preceptos de la convocatoria y se introdujeron restricciones de oferta, concretamente en su artículo 4.1 modificado, que en su nueva redacción establece: “*Serán actuaciones subvencionables las relacionadas a continuación, ejecutadas en la CAE y siempre que la citada actuación tenga su efecto sobre el consumo de energía o la reducción de la dependencia del petróleo dentro del territorio de la CAE*”²².

Illes Balears

La convocatoria está recogida en la [Resolución de 28 de junio de 2021](#)²³. En el artículo 4, se determina que “*las inversiones objeto de la solicitud deberán llevarse a cabo en el ámbito territorial de las Illes Balears*”.

Región de Murcia

La convocatoria viene recogida en [esta Orden](#)²⁴ de la Consejería de empresa, empleo, universidades y portavoz. En el artículo 6.2, se establece que “*las actuaciones subvencionables deberán efectuarse dentro del territorio regional*”. Pese a que se establece una excepción en “*las actuaciones de adquisición de vehículos eléctricos «enchufables» y de pila de combustible (programa de incentivos 1), cuando no existan concesionarios o establecimientos en la Región que tenga una oferta ajustada a la demanda y por ello deban recurrir a otros mercados que lo oferten, incluida la compra o arrendamiento mediante contrato telemático*”, lo cierto es que la norma general impone la territorialidad como criterio para la concesión de la ayuda.

²¹ Resolución de 5 de julio de 2021, del Director General del Ente Vasco de la Energía (EVE), por la que se procede a la aprobación, convocatoria y publicación de las bases reguladoras del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo (Programa MOVES III).

²² Resolución de 13 de diciembre de 2021, del Director General del Ente Vasco de la Energía, de segunda modificación de la Resolución de 5 de julio de 2021, por la que se procede a la aprobación, convocatoria y publicación de las bases reguladoras del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo (Programa MOVES III).

²³ Resolución del consejero de Transición Energética, Sectores Productivos y Memoria Democrática de 28 de junio de 2021 por la que se aprueba la convocatoria pública de subvenciones para actuaciones de apoyo a la movilidad eléctrica (programa MOVES III) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo.

²⁴ Orden de la Consejería de empresa, empleo, universidades y portavoz por la que se convocan en la C.A. de la Región de Murcia las ayudas correspondientes a programas de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) en el marco del PRTR.

De especial interés es el caso de la Comunidad de Madrid, donde se ha producido un cambio de criterio, de forma que ahora ya no se contiene una restricción de oferta.

Comunidad Autónoma de Madrid

La convocatoria original de la Comunidad Autónoma de Madrid (CAM) quedó recogida en la [Resolución de 15 de julio de 2021 de la Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid](#)²⁵. En el artículo 9.1 se recogían las condiciones para los concesionarios/puntos de venta: *“Podrán ser concesionarios/puntos de venta/empresas de renting, (...) las empresas autorizadas para la comercialización de vehículos mediante venta o renting que **operen en la Comunidad de Madrid**, entendiéndose como tal, que, al menos tengan un local directamente afecto a la actividad en la Comunidad de Madrid, y que demuestren su interés en participar en el Programa MOVES III”*.

Además, en cuanto a las **entidades** a través de las cuales debían realizarse la tramitación de las solicitudes (artículo 10.6): *“para las ayudas a compra de vehículos, deben ser concesionarios/puntos de venta/empresas de renting que estén adheridos al programa; para las ayudas a las instalaciones de recarga, las empresas instaladoras adheridas al programa”*.

La Comunidad de Madrid, en su [Resolución de 30 de diciembre de 2021](#), modificó la Resolución de 15 de julio de 2021 por la que se convoca la concesión de ayudas a la movilidad eléctrica del Programa MOVES III, **eliminando las restricciones de oferta** introducidas en la convocatoria y señalando que podrán ser concesionarios/puntos de venta las empresas que operen en el Estado español.

²⁵ Resolución de la Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid de 15 de julio de 2021 por la que se convoca la concesión de ayudas a la movilidad eléctrica del Programa MOVES III.

ANEXO II: COMPARATIVA CON LOS PLANES MOVES I Y II

Principado de Asturias

En el Programa MOVES II, la convocatoria fue recogida en la [Resolución de 4 de septiembre de 2020](#), mediante la cual se introducían restricciones de oferta en el artículo 3.2²⁶. Por su parte, en el Programa MOVES I la convocatoria fue recogida en la [Resolución de 25 de abril de 2019](#), mediante la cual se introducían restricciones de oferta en el artículo 3.2²⁷.

Cantabria

En el Programa MOVES II, la convocatoria fue recogida en la [Orden INN/55/2020](#)²⁸, mediante la cual se introducían restricciones tanto de demanda como de oferta en los Artículos 5 y 7.2 respectivamente. Por otra parte, no consta que Cantabria convocara ayudas para el Programa MOVES I.

Castilla y León

En el Programa MOVES II, la convocatoria fue recogida en la [Orden de 5 de octubre de 2020](#), mediante la cual se introducían restricciones tanto de oferta como de demanda, en el apartado quinto del artículo 11 y en el artículo 5 respectivamente²⁹. Por su parte, en el Programa MOVES I la convocatoria fue recogida en la [Orden de 15 de abril de 2019](#), por la que también se fijaban restricciones tanto de oferta como de demanda en los mismos preceptos³⁰.

²⁶ Resolución de 4 de septiembre de 2020 por la que se procede a la apertura del plazo de presentación de solicitudes de la convocatoria de subvenciones correspondientes al programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) en el Principado de Asturias para los ejercicios 2020 y 2021.

²⁷ Resolución de 25 de abril de 2019, de la Consejería de Empleo, Industria y Turismo, por la que se procede a la apertura del plazo de presentación de solicitudes de la convocatoria de subvenciones correspondientes al programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (programa MOVES) en el Principado de Asturias para el ejercicio 2019

²⁸ Orden INN/55/2020, de 30 de octubre, por la que se aprueba la convocatoria del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II).

²⁹ Orden de 5 de octubre de 2020, de la Consejería de Economía y Hacienda por la que se convocan subvenciones dentro del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) en la Comunidad de Castilla y León.

³⁰ Orden de 15 de abril de 2019, de la Consejería de Economía y Hacienda, por la que se convocan subvenciones dentro del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES)

Catalunya

En el Programa MOVES II, la convocatoria fue recogida en la [Resolución EMC/2214/2020](#)³¹, mediante la cual se introducían restricciones tanto de oferta como de demanda, en los artículos 4.2 y 4.4. Por su parte, en el Programa MOVES I la convocatoria fue recogida en la [Resolución ECM/1322/2019](#), mediante la cual se introducían restricciones tanto de oferta como de demanda en el artículo 6³².

Comunidad Foral de Navarra

En el Programa MOVES II, la convocatoria fue recogida en la [Resolución 106E/2020, de 11 de septiembre](#), mediante la cual se introducían restricciones tanto de demanda como de oferta en los artículos 2.1 y 4.2, respectivamente³³. Por su parte, en el Programa MOVES I la convocatoria fue recogida en la [Resolución 75E/2019, de 13 de junio](#), mediante la cual se introducían restricciones tanto de demanda como de oferta en los artículos 2.1 y 4.2, respectivamente³⁴.

Comunitat Valenciana

En el Programa MOVES II, la convocatoria fue recogida en [la Resolución de 23 de julio de 2020](#), incluyendo restricciones de oferta y de demanda en los artículos 13 y 7, respectivamente³⁵. Por su parte, en el MOVES I, la convocatoria fue

³¹ Resolución EMC/2214/2020, de 10 de septiembre, por la que se hace pública la convocatoria del año 2020 para la concesión de subvenciones del Programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (programa MOVES II)

³² Resolución ECM/1322/2019 por la que se hace pública la convocatoria del año 2019 para la concesión de subvenciones del para el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible, destinada a personas físicas (Programa MOVES).

³³ Resolución 106E/2020, de 11 de septiembre, de la Directora General de Industria, Energía y Proyectos Estratégicos S3, por la que se aprueba la convocatoria del “Programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (MOVES II) del año 2020.

³⁴ Resolución 75E/2019, de 13 de junio, de la Directora General de Industria, Energía e Innovación, por la que se aprueba la convocatoria de la subvención “Programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (MOVES) 2019”

³⁵ Resolución de 23 de julio de 2020, del Presidente del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE), por la que se convocan ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas dentro del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible con cargo al presupuesto del ejercicio 2020 (Programa MOVES II-Vehículos Comunitat Valenciana), y por la que se convoca la adhesión de concesionarios y puntos de venta de dichos vehículos.

recogida en la [Resolución de 16 de abril de 2019](#), en la que se incluían, en los mismos preceptos, restricciones en similares términos³⁶.

Euskadi

En el Programa MOVES II, la convocatoria fue recogida en la [Resolución de 9 de septiembre de 2020, del Director General del Ente Vasco de la Energía](#), mediante la cual se introducían restricciones tanto de demanda como de oferta en el artículo 2.1³⁷. Por su parte, en el Programa MOVES I la convocatoria fue recogida en la [Resolución de 21 de marzo de 2019, del Director General del Ente Vasco de la Energía](#), mediante la cual se introducían restricciones tanto de demanda como de oferta en el artículo 2.1³⁸.

Illes Balears

En el Programa MOVES II, la convocatoria fue recogida en la [Resolución del vicepresidente y consejero de Transición Energética y Sectores Productivos de 25 de septiembre de 2020](#), mediante la cual se introducían restricciones tanto de demanda como de oferta en los artículos 2.1 y 3.2, respectivamente³⁹. Por su parte, en el Programa MOVES I la convocatoria fue recogida en la [Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad de 12 de abril de 2019](#), mediante la cual se introducían restricciones tanto de demanda como de oferta en los artículos 2.1 y 3.2, respectivamente⁴⁰.

³⁶ Resolución de 16 de abril de 2019, del Presidente del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE), por la que se convocan ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas dentro del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible con cargo al presupuesto del ejercicio 2019 (Programa MOVES-Vehículos Comunitat Valenciana), y por la que se convoca la adhesión de concesionarios y puntos de venta de dichos vehículos.

³⁷ Resolución de 9 de septiembre de 2020, del Director General del Ente Vasco de la Energía, por la que se procede a la aprobación, convocatoria y publicación de las bases reguladoras del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible.

³⁸ Resolución de 21 de marzo de 2019, del Director General del Ente Vasco de la Energía, por la que se procede a la aprobación, convocatoria y publicación de las bases reguladoras del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible.

³⁹ Resolución del vicepresidente y consejero de Transición Energética y Sectores Productivos de 25 de septiembre de 2020 por la que se aprueba la convocatoria pública de subvenciones para actuaciones de apoyo a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II)

⁴⁰ Artículos 2.1 y 3.2 de la Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad de 12 de abril de 2019, por la que se aprueba la convocatoria pública de subvenciones para actuaciones de apoyo a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES)

Región de Murcia

En el Programa MOVES II se detectaron restricciones a la competencia tanto de demanda como de oferta, establecidas en el artículo 8.2. No obstante, la resolución preveía que la adquisición se podría hacer fuera de la Región si no existieran concesionarios que pudieran satisfacer la demanda y por ello deban recurrir a otros mercados⁴¹. En el Programa MOVES I se detectaron restricciones tanto de demanda como de oferta en el artículo 8.6, y no se preveía la excepción que posteriormente se introdujo para el Programa MOVES II⁴².

⁴¹ [Orden de la consejería de empresa](#), industria y portavocía por la que se convocan en la comunidad autónoma de la región de Murcia las ayudas correspondientes al programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (programa MOVES II).

⁴² [Orden de la Consejería de Empleo](#), Universidades, Empresa y Medio Ambiente por la que se establecen las bases reguladoras de las ayudas relativas al programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES) en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

ANEXO 3: AYUDAS A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS EN OTROS EEMM DE LA UE

Alemania

Se encuentra en vigor un programa de ayudas a nivel estatal desde 2016. La cuantía de las ayudas se ha duplicado desde noviembre de 2020 y se pretende alargar el programa hasta 2025. No hay un límite de presupuesto para las ayudas, sólo hay un límite temporal.

El ámbito objetivo de las ayudas se refiere a la compra de vehículos eléctricos o híbridos enchufables, de primera o segunda mano, así como al arrendamiento financiero de los mismos. Se instrumentan en forma de subvenciones directas y exenciones fiscales⁴³.

En cuanto a su ámbito territorial, el plan está estructurado a nivel nacional, si bien es compatible con los programas de ayudas regionales que puedan ser establecidos por cada “Länder”. Estos programas de ayudas regionales se dirigen exclusivamente a empresas y asociaciones, no a consumidores finales. Hasta el momento de la elaboración del informe, solo tres “Länder” habían optado por la posibilidad de conceder ayudas adicionales a la ayuda nacional: Baden-Wurtemberg, Mecklemburgo-Pomerania y Berlín. De los tres, sólo el Land de Berlín ha establecido restricciones de oferta, obligando a que la compra del vehículo para el que se quiera solicitar una ayuda se realice en un concesionario de su mismo territorio. No obstante, ello no implica que si se opta por comprar el vehículo en otro territorio se puedan acoger al tramo federal de la ayuda, que permanece vigente.

Francia

Se encuentra en vigor un programa de ayudas a nivel estatal desde 2017, el cual ha sido ampliado por sucesivas normas, la última de las cuales ha sido aprobada en julio de 2021⁴⁴.

El ámbito objetivo de las ayudas se refiere a la compra de vehículos de bajas emisiones, eléctricos o híbridos enchufables, de primera o segunda mano, así

⁴³ Solo para los vehículos eléctricos, los cuales estarán exentos del pago del impuesto de matriculación por un plazo de diez años. Los vehículos híbridos no reciben esta ayuda.

⁴⁴ El texto de la norma base puede consultarse (en francés) en el siguiente enlace: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000036340821/>; adicionalmente, el siguiente portal contiene información actualizada del programa, en lengua francesa: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F34014>

como al arrendamiento financiero de los mismos⁴⁵. Se instrumentan en forma de subvenciones directas.

En cuanto a su ámbito territorial, el plan está estructurado a nivel nacional, sin que haya una subdivisión territorial adicional. Los únicos requisitos que se exigen son la matriculación del vehículo en Francia y que el beneficiario sea residente en territorio francés.

Italia

Se encuentra en vigor un programa de ayudas a nivel estatal desde 2019, el cual ha sido ampliado por sucesivas normas para los años 2020 y 2021⁴⁶.

El ámbito objetivo de las ayudas se refiere a la compra de vehículos de bajas emisiones, eléctricos o híbridos enchufables, de primera o segunda mano, así como al arrendamiento financiero de los mismos. Se instrumentan en forma de subvenciones directas.

En cuanto a su ámbito territorial, el plan está estructurado a nivel nacional, sin que haya una subdivisión territorial adicional. Los únicos requisitos que se exigen son la matriculación del vehículo en Italia y la satisfacción de determinados tributos relacionados con dicha matriculación y la compraventa en territorio italiano.

Países Bajos

Se encuentra en vigor un programa de ayudas a nivel estatal desde 2020, el cual ha sido ampliado por sucesivas normas, la última de las cuales amplía la vigencia del programa hasta 2024⁴⁷.

El ámbito objetivo de las ayudas se refiere exclusivamente a la compra de vehículos eléctricos, de primera o segunda mano, así como al arrendamiento financiero de los mismos. Se instrumentan en forma de subvenciones directas y exenciones fiscales.

⁴⁵ A partir de julio de 2022, los vehículos híbridos dejarán de estar incluidos en las ayudas.

⁴⁶ El texto de la norma base puede consultarse (en italiano) en el siguiente enlace: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2019/04/06/19A02391/sg>; adicionalmente, el siguiente portal contiene información actualizada del programa, en lengua italiana: <https://ecobonus.mise.gov.it/>

⁴⁷ El texto de la norma base puede consultarse (en holandés) en el siguiente enlace: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-28162.html>; adicionalmente, el siguiente portal contiene información actualizada del programa, en lengua holandesa: <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/sepp>.

En cuanto a su ámbito territorial, el plan está estructurado a nivel nacional, si bien es compatible con los programas de ayudas locales que puedan ser establecidos por cada municipio. Esta Comisión ha llevado a cabo un análisis no exhaustivo de los mismos, encontrando que es habitual que los municipios exijan vinculación con los mismos para acceder a los subsidios, sea en forma de residencia o en forma de ejercer actividad económica habitual para ayudas dirigidas a empresas y/o autónomos⁴⁸.

⁴⁸ Sirva como ejemplo el programa de ayudas del municipio de Ámsterdam, dirigido a empresas y autónomos y que puede consultarse en este enlace: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B5E27C037-93C8-4877-B3D9-9A180C6DC6B1%7D#case_%7B1E60A656-3C88-4780-AFF6-7A3458F25B9B%7D.