



Caso práctico Compra de vehículos eléctricos para flotas profesionales al amparo del Programa Auto+

Resumen

Caso práctico sobre la aplicación del Real Decreto 609/2026, de 22 de julio, a la adquisición de vehículos eléctricos por una empresa de ingeniería para su utilización en visitas de obra, inspecciones y transporte de equipos. Se analiza el encaje de la operación en el Programa Auto+, la selección de vehículos subvencionables, la tramitación administrativa de la ayuda y la adaptación de la infraestructura de recarga, así como su incidencia sobre arquitectos, ingenieros, direcciones facultativas, Administraciones públicas y servicios de emergencia.

1. Caso práctico de aplicación de la Norma siguiente

El presente caso práctico analiza la aplicación del **Real Decreto 609/2026, de 22 de julio, por el que se regula la concesión directa de ayudas a la compra de vehículos eléctricos y electrificados (Programa Auto+)**, centrándose en la adquisición de vehículos eléctricos destinados a actividades profesionales vinculadas a la construcción, la ingeniería, la dirección de obra, la asistencia técnica, la Administración pública y los servicios de seguridad y emergencias.

El Real Decreto fue aprobado el **22 de julio de 2026**, publicado en el *Boletín Oficial del Estado* el **23 de julio de 2026** y entró en vigor el **24 de julio de 2026**. Su finalidad es establecer las bases reguladoras de un sistema estatal de ayudas directas destinado a favorecer la compra de vehículos eléctricos y electrificados, dentro del proceso de descarbonización del transporte y renovación del parque móvil.

La norma se estructura en **quince artículos**, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, tres disposiciones finales y cuatro anexos. Regula, entre otras materias, el objeto del Programa Auto+, sus líneas de financiación, beneficiarios, vehículos subvencionables, régimen de concesión, procedimiento de solicitud, documentación, pago, obligaciones, seguimiento, control y reintegro.

La base jurídica inmediata del Programa se encuentra en el **Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo**, que creó el Programa Auto+. A ello se añade el régimen general de subvenciones públicas establecido por la **Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones**, y su Reglamento. Desde el punto de vista competencial, la norma se vincula a las competencias estatales sobre planificación general de la actividad económica, protección del medio ambiente y régimen energético.

Materialmente, se integra en las áreas de **movilidad sostenible, automoción, transición energética y subvenciones públicas**, con incidencia en las subáreas de electrificación del transporte, renovación de flotas profesionales, eficiencia energética, reducción de emisiones y gestión administrativa de inversiones.

La razón de la nueva regulación reside en impulsar la electrificación del parque móvil mediante un sistema estatal de ayudas homogéneo y centralizado. El Programa distingue entre una Línea 1, dirigida a personas físicas que no desarrollan actividad económica, y una **Línea 2**, destinada a empresas y personas físicas que desarrollan actividades económicas.



Para los profesionales de la construcción y la ingeniería, la norma resulta especialmente relevante porque una parte significativa de su actividad depende de vehículos utilizados para desplazamientos a obras, inspecciones, direcciones facultativas, mantenimiento de instalaciones y transporte de herramientas o equipos. Los turismos de categoría M1 y determinados vehículos comerciales ligeros N1 pueden resultar adecuados para estas funciones cuando cumplen las condiciones del Programa.

La norma no regula la ejecución de infraestructuras de recarga ni modifica por sí misma las normas técnicas de edificación o instalaciones. Sin embargo, la adquisición de una flota eléctrica genera consecuencias sobre el proyecto y explotación de edificios, aparcamientos, instalaciones eléctricas y bases operativas. Es necesario coordinar la compra de los vehículos con la potencia disponible, el número de puntos de recarga, los recorridos internos, la seguridad y las necesidades reales de utilización.

Por ello, la cuestión práctica no consiste únicamente en determinar si existe una ayuda económica, sino en coordinar correctamente tres elementos: **subvencionabilidad del vehículo, adecuación técnica a la actividad profesional e infraestructura necesaria para su utilización.**

2. Escenario del caso

La empresa ficticia **Ingeniería Urbana del Norte, S.L.**, dedicada a proyectos de instalaciones, dirección de obra, asistencia técnica municipal e inspección de infraestructuras, dispone de una sede profesional con aparcamiento privado en un municipio de aproximadamente 65.000 habitantes.

Su plantilla está integrada por arquitectos, ingenieros, ingenieros técnicos y personal auxiliar que realiza desplazamientos diarios a obras, edificios públicos, instalaciones industriales y expedientes municipales. La empresa utiliza una flota de diez vehículos de combustión, varios de ellos con más de diez años de antigüedad.

Durante 2026 decide iniciar una renovación parcial mediante la adquisición de **cuatro vehículos eléctricos**: dos turismos para desplazamientos de arquitectos, ingenieros y direcciones facultativas, y dos furgonetas ligeras para el transporte de equipos de medición, herramientas y documentación técnica.

La empresa pretende acogerse al Programa Auto+, dentro de la Línea 2 correspondiente a empresas que desarrollan actividades económicas.

La operación plantea, además, una cuestión técnica. La sede dispone de instalación eléctrica convencional y aparcamiento privado, pero carece de cuatro puntos de recarga. La incorporación de la nueva flota exige estudiar la potencia disponible, la simultaneidad de recarga y la posible adaptación de cuadros, circuitos y plazas.

El expediente se inicia cuando el departamento de compras recibe una oferta comercial por los cuatro vehículos y el gerente pretende formalizarla rápidamente. Sin embargo, el departamento administrativo advierte que la idoneidad comercial o técnica de un vehículo no determina automáticamente su subvencionabilidad.



Antes de comprometer la compra, la empresa debe determinar si los vehículos cumplen las condiciones del Programa, si el solicitante reúne los requisitos de la Línea 2, qué modalidad de adquisición resulta adecuada y qué documentación será necesaria.

Simultáneamente, el ingeniero responsable analiza la instalación eléctrica y concluye que la recarga simultánea de cuatro vehículos puede requerir gestión de cargas y adaptación parcial de la infraestructura.

Intervienen en el expediente:

- La **empresa promotora**, como adquirente y eventual beneficiaria.
- El **gerente**, responsable de la decisión económica.
- El **departamento administrativo**, encargado de la subvención y la documentación.
- El **ingeniero responsable**, encargado de seleccionar vehículos y dimensionar la infraestructura de recarga.
- Los **arquitectos, ingenieros y direcciones facultativas**, como usuarios profesionales.
- El **instalador autorizado**, para la ejecución de la instalación eléctrica.
- El **proveedor de los vehículos**, para el suministro y documentación comercial.
- La **Administración estatal competente**, para la gestión del Programa Auto+.
- El **Ayuntamiento**, cuando las actuaciones materiales en la sede queden sometidas a control municipal.

El alcance técnico comprende, por tanto, dos actuaciones diferenciadas pero coordinadas: la compra de cuatro vehículos eléctricos y la adaptación de la infraestructura de recarga.

La dificultad principal consiste en ordenar adecuadamente la secuencia entre selección del vehículo, solicitud de ayuda, adquisición, matriculación, pago, instalación de los cargadores y puesta en explotación.

El resultado esperado es que los cuatro vehículos puedan incorporarse a la actividad ordinaria de la empresa con una infraestructura de recarga adecuada y con un expediente administrativo plenamente coherente con las condiciones del Programa Auto+.

3. Metodología de aplicación de la norma

Paso 1. Identificación de la necesidad de movilidad

La empresa debe definir el uso previsto de cada vehículo: desplazamientos a obra, inspecciones, transporte de equipos, kilometraje diario, autonomía, capacidad de carga y frecuencia de utilización.

Debe elaborarse una memoria interna de necesidades de movilidad.

Riesgo evitado: adquirir vehículos subvencionables pero inadecuados para la actividad profesional.

Paso 2. Encaje jurídico en el Programa Auto+



La empresa, como persona jurídica que desarrolla actividad económica, se encuadra en la **Línea 2** del Programa Auto+.

La adquisición prevista de cuatro vehículos se sitúa dentro del límite general previsto para empresas.

Debe abrirse un expediente administrativo específico de subvención.

Riesgo evitado: tramitar la ayuda bajo una línea o régimen incorrectos.

Paso 3. Asignación de competencias y responsabilidades

Debe definirse quién controla la adquisición, la solicitud, la instalación eléctrica, la documentación y la puesta en servicio.

Internamente se asignarán funciones al gerente, departamento administrativo, ingeniero responsable e instalador.

Riesgo evitado: omisiones documentales o actuaciones contradictorias entre departamentos.

Paso 4. Comprobación de los vehículos elegibles

Cada modelo debe analizarse individualmente atendiendo a categoría, motorización, clasificación ambiental, precio y características exigidas por el Programa.

Para el caso resultan especialmente relevantes los turismos M1 y las furgonetas N1 con etiqueta ambiental CERO.

Debe elaborarse un cuadro técnico de elegibilidad.

Riesgo evitado: adquirir un modelo excluido del Programa.

Paso 5. Selección de la modalidad de adquisición

La empresa debe decidir entre compra directa, leasing financiero o renting, teniendo en cuenta los requisitos que la norma asocia a cada modalidad.

En el supuesto se adopta la compra directa para los cuatro vehículos.

Debe elaborarse una estimación individual de la ayuda potencial.

Riesgo evitado: configurar la inversión sobre una modalidad incompatible con las condiciones de la ayuda.

Paso 6. Control de la situación del beneficiario

Antes de presentar la solicitud se revisará el cumplimiento de las condiciones exigidas al beneficiario, incluidas las relativas a obligaciones tributarias, Seguridad Social, reintegros y ayudas de minimis.



Debe formarse una carpeta administrativa previa con la documentación societaria y financiera requerida.

Riesgo evitado: exclusión de una operación correcta por incumplimientos del solicitante.

Paso 7. Ordenación temporal de la operación

Debe coordinarse la secuencia entre solicitud, compra, matriculación, facturación, pago y documentación.

Las solicitudes se atienden por orden de presentación hasta el agotamiento presupuestario.

La empresa debe elaborar un cronograma completo del expediente.

Riesgo evitado: pérdida de la ayuda por una secuencia temporal incorrecta.

Paso 8. Diseño de la infraestructura de recarga

El ingeniero analizará potencia disponible, número de puntos, simultaneidad, ubicación, horarios de uso y gestión de cargas.

La infraestructura de recarga constituye un expediente técnico diferenciado de la subvención de los vehículos.

Debe redactarse la documentación técnica correspondiente al alcance de la instalación.

Riesgo evitado: disponer de vehículos sin capacidad efectiva para recargarlos.

Paso 9. Integración de seguridad y prevención

La incorporación de cargadores y vehículos debe integrarse en la organización preventiva del centro de trabajo.

Se analizarán circulación, estacionamiento, zonas de recarga, accesibilidad a cuadros y pautas de actuación ante incidencias.

Debe actualizarse la documentación preventiva y de emergencia que corresponda.

Riesgo evitado: introducir nuevas instalaciones sin adaptar las condiciones de seguridad.

Paso 10. Formalización de la compra y control documental

La factura, matrícula, permisos, ficha técnica y justificantes de pago deben resultar plenamente coherentes.

Cada vehículo dispondrá de un expediente documental individual.

Riesgo evitado: discrepancias entre titularidad, factura, matrícula o pago que afecten a la subvención.



Paso 11. Presentación y seguimiento de la solicitud

La solicitud se tramita electrónicamente ante el sistema establecido por la Administración estatal.

El departamento administrativo debe controlar las notificaciones, requerimientos y eventuales subsanaciones.

Debe conservarse el justificante de registro y toda la documentación de tramitación.

Riesgo evitado: pérdida del expediente por falta de respuesta a un requerimiento administrativo.

Paso 12. Ejecución de la instalación de recarga

La infraestructura debe ejecutarse conforme a la solución técnica prevista.

La dirección técnica controlará equipos, protecciones, canalizaciones, potencia y modificaciones producidas durante los trabajos.

Se efectuarán las pruebas y actuaciones de puesta en servicio correspondientes.

Riesgo evitado: instalación materialmente terminada pero técnicamente insuficiente o deficientemente documentada.

Paso 13. Recepción y puesta en explotación

Antes de incorporar los vehículos a la actividad se comprobarán documentación, estado, autonomía, equipamiento y compatibilidad con los cargadores.

La empresa establecerá un plan interno de utilización y recarga.

Riesgo evitado: falta de disponibilidad operativa de la flota.

Paso 14. Resolución y cierre administrativo de la subvención

Recibida la resolución, se archivarán conjuntamente los documentos de concesión, pago y justificación.

El importe concedido se individualizará por vehículo.

Riesgo evitado: pérdida de trazabilidad del expediente.

Paso 15. Seguimiento posterior

Durante el periodo exigido por la norma debe mantenerse el cumplimiento de las obligaciones asociadas a la ayuda, incluida la titularidad y matriculación durante el periodo establecido.



Paralelamente, se controlarán autonomía real, funcionamiento de cargadores, disponibilidad de la flota e incidencias.

Riesgo evitado: reintegro de la subvención o funcionamiento deficiente de la infraestructura.

4. Influencia en los segmentos de profesionales de la construcción

Arquitectos

DUDAS típicas

Las principales dudas afectan a la ubicación de las plazas de recarga, integración con recorridos peatonales y accesibles, reorganización del aparcamiento, interferencias con evacuación y posible necesidad de obras auxiliares.

INDICACIONES

El arquitecto debe integrar la infraestructura de recarga dentro de la organización espacial del edificio, coordinándola con instalaciones, accesibilidad, circulación y seguridad.

SOLUCIONES

Incorporar planos específicos de implantación, definir recorridos, protecciones frente a impactos y posibles modificaciones de urbanización o elementos construidos.

CHECKLIST

- Ubicación de plazas.
- Accesibilidad.
- Recorridos peatonales.
- Evacuación.
- Protección de equipos.
- Coordinación con instalaciones.
- Obra auxiliar necesaria.

Ingenieros

DUDAS típicas

Las dudas se centran en potencia disponible, simultaneidad, dimensionamiento, protecciones, gestión de cargas y compatibilidad entre vehículos y cargadores.

INDICACIONES

Debe partirse del perfil real de utilización de la flota y dimensionar la infraestructura de forma proporcionada al servicio previsto.

SOLUCIONES



Definir potencia, circuitos, protecciones, gestión dinámica de cargas y estrategia de recarga. Realizar ensayos antes de la puesta en servicio.

CHECKLIST

- Potencia disponible.
- Demanda simultánea.
- Protecciones.
- Compatibilidad vehículo-cargador.
- Gestión de cargas.
- Cálculos y esquemas.
- Pruebas finales.

Dirección de obra / dirección de la ejecución

DUDAS típicas

Pueden surgir modificaciones de ubicación, recorridos de canalizaciones, sustitución de equipos o diferencias entre proyecto y ejecución.

INDICACIONES

Debe controlarse la correspondencia entre solución proyectada y obra ejecutada y documentarse toda modificación.

SOLUCIONES

Mantener registro de cambios, actualizar planos finales y realizar pruebas funcionales con los vehículos antes de la recepción definitiva.

CHECKLIST

- Proyecto y obra coincidentes.
- Cambios documentados.
- Equipos correctos.
- Protecciones instaladas.
- Pruebas realizadas.
- Planos finales.
- Documentación de recepción.

Colegios técnicos

DUDAS típicas

Las consultas se centran en suficiencia de proyectos, coherencia entre memoria y planos, alcance del visado y diferenciación entre subvención e instalación técnica.

INDICACIONES



El control colegial debe centrarse en la coherencia documental y en el contenido técnico correspondiente al trabajo profesional.

SOLUCIONES

Utilizar criterios de revisión diferenciados para adquisición del vehículo e infraestructura de recarga y asegurar trazabilidad entre memoria, cálculos, planos y mediciones.

CHECKLIST

- Objeto definido.
- Memoria coherente.
- Cálculos suficientes.
- Planos concordantes.
- Mediciones correctas.
- Normativa integrada.
- Trazabilidad documental.

Ayuntamientos

DUDAS típicas

Las cuestiones municipales afectan al título habilitante de las obras, compatibilidad urbanística, modificaciones de aparcamiento y posibles actuaciones exteriores.

INDICACIONES

El Ayuntamiento debe limitar su intervención a las materias de competencia municipal relacionadas con las obras, usos e instalaciones.

SOLUCIONES

Ordenar el expediente urbanístico o de intervención correspondiente y coordinar los informes sectoriales que procedan.

CHECKLIST

- Compatibilidad urbanística.
- Título habilitante.
- Alcance de obras.
- Afección al aparcamiento.
- Informes sectoriales.
- Documentación técnica.
- Cierre municipal.

Bomberos

DUDAS típicas



La incidencia principal afecta a accesibilidad para intervención, vías de evacuación, ubicación de zonas de carga y organización de la respuesta ante incendios o incidencias.

INDICACIONES

Debe preservarse la operatividad de los accesos, medios de protección y recorridos de evacuación.

SOLUCIONES

Actualizar planos de emergencia, identificar zonas de recarga y mantener accesibles los puntos de corte y elementos relevantes para la intervención.

CHECKLIST

- Acceso de emergencias.
- Evacuación libre.
- Medios contra incendios accesibles.
- Zonas de recarga identificadas.
- Puntos de corte localizados.
- Planos actualizados.
- Procedimientos revisados.

Consejerías de comunidades autónomas

DUDAS típicas

Las cuestiones se refieren a competencias autonómicas sobre industria, energía, instalaciones, inspección, registro y compatibilidad con otros programas de financiación.

INDICACIONES

Debe mantenerse diferenciado el expediente estatal del Programa Auto+ de los procedimientos autonómicos relacionados con la instalación.

SOLUCIONES

Coordinar registros, actuaciones de puesta en servicio, inspecciones y posibles ayudas concurrentes sin duplicar financiación sobre el mismo coste.

CHECKLIST

- Competencia autonómica.
- Tramitación sectorial.
- Documentación técnica.
- Registro o puesta en servicio.
- Compatibilidad de ayudas.
- Control de doble financiación.
- Inspección y seguimiento.



UME y Protección Civil

DUDAS típicas

La principal cuestión es cómo integrar vehículos eléctricos en la planificación de emergencias y garantizar continuidad operativa ante cortes de suministro, incendios, inundaciones u otros incidentes graves.

INDICACIONES

Debe considerarse la dependencia energética de la flota y establecer criterios de continuidad de servicios esenciales cuando los vehículos tengan funciones operativas.

SOLUCIONES

Definir niveles mínimos de carga, vehículos prioritarios, puntos alternativos de recarga, protocolos de redistribución y escenarios específicos en simulacros.

CHECKLIST

- Vehículos esenciales identificados.
- Nivel mínimo de carga.
- Dependencia eléctrica analizada.
- Alternativas de recarga.
- Planes de emergencia actualizados.
- Coordinación interadministrativa.
- Simulacros previstos.
- Continuidad operativa organizada.

En conjunto, el caso demuestra que la aplicación del Real Decreto 609/2026 a la compra de vehículos eléctricos no puede abordarse únicamente como un expediente de subvención. Para los profesionales vinculados a la construcción, la ingeniería y los servicios públicos, la operación exige coordinar **selección del vehículo, tramitación administrativa, diseño de instalaciones, ejecución, seguridad, puesta en servicio y explotación posterior**, manteniendo en todo momento diferenciadas las obligaciones propias del Programa Auto+ y las derivadas de la normativa técnica aplicable a las infraestructuras asociadas.