BOLETÍN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY | **9 de mayo de 2025** | **Núm. 56-1** | **Pág. 1**

PROYECTO DE LEY

121/000056 Proyecto de Ley por la que se establece el programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) para el año 2025 (procedente del Real Decreto-ley 3/2025, de 1 de abril).

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 86.2 de la Constitución, el Real Decreto-ley 3/2025, de 1 de abril, por el que se establece el programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) para el año 2025 (núm. expte. 130/000017), fue sometido a debate y votación de totalidad por el Congreso de los Diputados en su sesión del día 10 de abril de 2025, en la que se acordó su convalidación, según texto publicado en el Boletín Oficial del Estado número 79, de 1 de abril de 2025, y corrección de errores publicada en el Boletín Oficial del Estado número 86, de 9 de abril de 2025, así como su tramitación como Proyecto de Ley.

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha acordado su remisión a la Comisión de Transición Ecológica y Reto Demográfico, para su aprobación con competencia legislativa plena, así como abrir un plazo de ocho días hábiles que expira el día 20 de mayo de 2025, en el que los Sres. Diputados y los Grupos Parlamentarios podrán presentar enmiendas.

Dicho Proyecto de Ley se tramitará por el procedimiento de urgencia, de conformidad con el último inciso del apartado 4 del artículo 151 del Reglamento de la Cámara.

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2025.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Fernando Galindo Elola-Olaso.**

cve: BOCG-15-A-56-1

PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE ESTABLECE EL PROGRAMA DE INCENTIVOS LIGADOS A LA MOVILIDAD ELÉCTRICA (MOVES III) PARA EL AÑO 2025, (PROCEDENTE DEL REAL DECRETO-LEY 3/2025, DE 1 DE ABRIL)

I

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2023-2030 actualizado por el Real Decreto 986/2024, de 24 de septiembre, incluye objetivos muy ambiciosos en materia de descarbonización de la economía española, entre los que destacan el conseguir en 2030 una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del 32 % respeto a los niveles de 1990, una penetración de energía renovable sobre el consumo de energía final del 48 % y una mejora del 43 % de la eficiencia energética respecto al escenario de referencia.

El conjunto de objetivos y medidas desplegadas en el PNIEC 2023-2030 supone también un refuerzo muy notable de la autosuficiencia energética, incidiendo de manera positiva en la seguridad energética nacional, al disminuir de manera significativa la dependencia de importaciones de combustibles fósiles. En concreto, la consecución de los objetivos recogidos en el PNIEC 2023-2030 supondría la reducción en 2030 en más de 23 puntos de la dependencia energética de terceros países, alcanzado una dependencia energética del 50 % frente a valores del 73 % en 2019.

En el sector eléctrico, la contribución de las energías renovables se espera que aumente hasta un 81 % en 2030, gracias a la mayor integración de energías renovables como la eólica y la fotovoltaica, a un papel reforzado del autoconsumo y a una cada vez mayor flexibilidad del sistema eléctrico en su conjunto, con el almacenamiento y la gestión de la demanda con un papel cada vez más relevante.

En este sentido, la electrificación de la economía supone una oportunidad de aprovechar los menores costes de generación que suponen las energías renovables, y el PNIEC 2023-2030 incluye medidas específicas para propiciar esta electrificación en el conjunto de la economía, y en particular en sectores como la calefacción o el transporte.

En particular, en materia de promoción de la descarbonización del transporte, hay que tener en cuenta que las emisiones del transporte en España en el año 2023 fueron de 87,69 MtCO2-eq, representando el 32,5 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en España, y en concreto el transporte por carretera por sí solo un 30,1 % del total de las emisiones de GEI mientras que la contribución de otros modos de transporte es bastante más minoritaria. A esto hay que añadir las emisiones de otros gases, como los óxidos de nitrógeno y partículas, con el consiguiente impacto en los niveles de calidad de aire en los entornos urbanos.

Dado el papel fundamental del transporte por carretera en el proceso de descarbonización de la economía, el PNIEC 2023-2030 incluye medidas específicas para fomentar su electrificación, como son la «Medida 2.5. Impulso del vehículo eléctrico» y la medida «Medida 3.4 Puntos de recarga e infraestructura de recarga para los combustibles alternativos». Se espera que estas medidas contribuyan a un parque de vehículos eléctricos cercano a los 5.500.000 en 2030 (turismos, furgonetas, autobuses y motos).

II

A fin de fomentar la adquisición de vehículos eléctricos y puntos de recarga, mediante el Real Decreto 266/2021, de 13 de abril, se aprobó la concesión directa de ayudas a las comunidades autónomas y 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.

En el mismo se establecieron las normas de estas subvenciones con el carácter de bases reguladoras, así como la distribución y entrega de estas, disponiendo su concesión directa a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla.

cve: BOCG-15-A-56-1

Con el fin de promover la electrificación de la movilidad, el impulso a la industria y al sector empresarial asociado, el reparto presupuestario se estructuró en dos programas de incentivos destinados a promover la movilidad eléctrica: un programa para el fomento de la adquisición de vehículos eléctricos y otro programa de apoyo al despliegue de la infraestructura de recarga.

Este real decreto fue modificado en diferentes ocasiones, por Real Decreto 36/2023, de 24 de enero, Real Decreto 406/2023, de 29 de mayo, Real Decreto 821/2023, de 14 de noviembre y por el Real Decreto-ley 4/2024, de 26 de junio.

En el marco de este programa de ayudas, se han transferido más de 1.335 millones de euros a las comunidades autónomas, que han servido para facilitar el despliegue de cientos de miles de vehículos eléctricos y puntos de recarga.

Dado el actual contexto geopolítico y de tensiones internacionales, es necesario poder disponer de un marco económico de apoyo para la adquisición de vehículos eléctricos y puntos de recarga que permita seguir avanzando en la consecución de los objetivos contemplados en el PNIEC 2023-2030.

Este tipo de instrumentos públicos de apoyo, además, están alineados con la Comunicación «Industrial Action Plan for the European automotive sector» de la Comisión al Parlamento, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, en la que se busca, entre otros, incrementar la demanda por vehículos de cero emisiones.

Por todas estas razones, resulta de extraordinaria y urgente necesidad establecer el programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica para el año 2025, a fin de proporcionar certidumbre a potenciales solicitantes de la ayuda, así como a todos los agentes intervinientes, evitando periodos de inseguridad que puedan redundar en una paralización del despliegue de la movilidad eléctrica.

Para ello se introduce el carácter retroactivo de las solicitudes de ayudas desde el 1 de enero de 2025. Esta retroactividad se ajusta a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional ya que es «una norma [que] regula *pro futuro* situaciones jurídicas creadas con anterioridad a su entrada en vigor o cuyos efectos no se han consumado», por lo que concluye el Alto tribunal «(…) el legislador puede variar *ex nunc* el régimen jurídico preexistente de los derechos individuales, siempre que se ajuste a las restantes exigencias de la Constitución (STC 227/1988, de 29 de noviembre, FJ 9), citada por el FJ 7c) de la STC 270/2015, de 17 de diciembre.»

En particular, debe tenerse en cuenta que las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla deberán tramitar, en su caso, la adaptación de sus convocatorias de acuerdo con el nuevo plazo ampliado.

Por otro lado, se considera necesario incorporar dos modificaciones que han solicitado las comunidades autónomas como gestoras del programa. Por un lado, se da la posibilidad a las comunidades autónomas, a través de sus convocatorias y resoluciones de concesión de ayuda, de que establezcan periodos de justificación inferiores al plazo máximo fijado en las bases reguladoras y, por otro lado, se permite, utilizar, con carácter opcional, la cuenta justificativa simplificada, según lo previsto en el artículo 75 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, para subvenciones concedidas por importe inferior a 100.000 euros.

Por último, cabe señalar que este programa MOVES III que se regula en este real decreto-ley, se ajusta al Reglamento (UE) 2023/1315 de la Comisión, de 23 de junio de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado.

Además, por coherencia con lo anterior, se contiene en esta norma una previsión de naturaleza tributaria.

Así, se prorroga un año más la deducción por adquisición de vehículos eléctricos «enchufables» y de pila de combustible y puntos de recarga, prevista en la disposición adicional quincuagésima octava de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los

cve: BOCG-15-A-56-1

Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, de forma que se aplique a las adquisiciones, cantidades entregadas a cuenta o instalaciones efectuadas durante el año 2025.

III

Las medidas contempladas en esta norma cumplen lo exigido por el artículo 86 de la Constitución Española para la aprobación de un real decreto-ley.

El artículo 86 de la Constitución Española habilita al Gobierno aprobar reales decretos-leyes «en caso de urgente y extraordinaria necesidad», siempre que no afecten al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I de la Constitución, al régimen de las Comunidades Autónomas ni al Derecho electoral general.

El Tribunal Constitucional ha declarado que esa situación de extraordinaria y urgente necesidad puede deducirse «de una pluralidad de elementos», entre ellos, «los que quedan reflejados en la exposición de motivos de la norma» (STC 6/1983, de 4 de febrero). Por su parte, entre la situación de extraordinaria y urgente necesidad que habilita el empleo del real decreto-ley y las medidas contenidas en él debe existir una «relación directa o de congruencia» que en este caso por los motivos que se han expuesto en el apartado II de este preámbulo, especialmente, se cumple.

Del mismo modo, la extraordinaria y urgente necesidad de aprobar este real decreto-ley se inscribe en el juicio político o de oportunidad que corresponde al Gobierno (SSTC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4; 142/2014, de 11 de septiembre, FJ 3) y esta decisión, sin duda, supone una ordenación de prioridades políticas de actuación (STC, de 30 de enero de 2019), centradas en el cumplimiento de la seguridad jurídica. Los motivos de oportunidad que acaban de exponerse demuestran que, en ningún caso, el presente real decreto-ley constituye un supuesto de uso abusivo o arbitrario de este instrumento constitucional (SSTC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4; 100/2012, de 8 de mayo, FJ 8; 237/2012, de 13 de diciembre, FJ 4; 39/2013, de 14 de febrero, FJ 5). Al contrario, todas las razones expuestas justifican amplia y razonadamente la adopción de la presente norma (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 5; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3).

En suma, el uso de la figura del real decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional (SSTC 6/1983, de 4 de febrero, FJ 5; 11/2002, de 17 de enero, FJ 4, 137/2003, de 3 de julio, FJ 3 y 189/2005, de 7 julio, FJ 3), subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes, máxime cuando la determinación de dicho procedimiento no depende del Gobierno.

Para la concurrencia del presupuesto de la extraordinaria y urgente necesidad, la jurisprudencia del Alto Tribunal exige, por un lado, «la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno para su aprobación», es decir, lo que ha venido a denominarse la situación de urgencia; y, por otro, «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella» (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4, 61/2018, de 7 de junio, FJ 4).

Ambas circunstancias son la razón evidente que justifica que se implementen las medidas que se concretan en el real decreto-ley.

Este real decreto-ley regula el Programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) para el año 2025. La extraordinaria y urgente necesidad para la aprobación de este real decreto-ley se cifra en las necesidades de mantener un ritmo de electrificación de la movilidad en España que contribuya a la consecución de los objetivos de descarbonización y de eficiencia energética establecidos en la actualización

cve: BOCG-15-A-56-1

del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), como se señaló en el apartado I de este preámbulo. Asimismo, se requiere urgentemente establecer un programa con estas características incentivadoras a fin de impulsar la demanda de vehículos de esta naturaleza y que se ha visto ralentizada desde fines de enero de 2025.

Por su parte, la modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, reviste urgente y extraordinaria necesidad, habida cuenta que las adquisiciones, entregas a cuenta o instalaciones a que se refiere la disposición final primera deben materializarse en el año en curso.

Finalmente, este real decreto-ley no afecta a los límites formales y expresos que regula nuestra Constitución española en su artículo 86, a saber: al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el Título I de la Constitución, al régimen de las Comunidades Autónomas ni al Derecho electoral general.

En este sentido, y en relación con la prohibición de afectación a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I de la Constitución Española, la consolidada doctrina constitucional se resume en la STC 139/2016, de 21 de julio (FJ 6), «1.º) (…) este Tribunal ha rechazado una interpretación extensiva de dicho límite que supondría el vaciamiento de la figura del decreto-ley, haciéndolo "inservible para regular con mayor o menor incidencia cualquier aspecto concerniente a las materias incluidas en el título I de la Constitución"; 2.º) La cláusula restrictiva debe ser entendida de modo que no se reduzca a la nada la figura del decreto-ley, de suerte que lo que se prohíbe constitucionalmente es que se regule un régimen general de estos derechos, deberes y libertades o que vaya en contra del contenido o elementos esenciales de algunos de tales derechos (STC 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 8, confirmada por otras posteriores); 3.º) El Tribunal no debe fijarse únicamente en el modo en que se manifiesta el principio de reserva de ley en una determinada materia, sino más bien ha de examinar si ha existido "afectación" por el decreto-ley de un derecho, deber o libertad regulado en el título I CE, lo que exigirá tener en cuenta la configuración constitucional del derecho, deber o libertad afectado en cada caso e incluso su ubicación sistemática en el texto constitucional y la naturaleza y alcance de la concreta regulación de que se trate (…)».

Así, como indica la STC 73/2017, de 8 de junio, (FJ 2), «A lo que este Tribunal debe atender al interpretar el límite material del artículo 86.1 CE, es "al examen de si ha existido 'afectación' por el decreto-ley de un derecho, deber o libertad regulado en el título I de la Constitución"»; lo que exigirá «tener en cuenta la configuración constitucional del derecho o deber afectado en cada caso y la naturaleza y alcance de la concreta regulación de que se trate» (SSTC 182/1997, FJ 8; 329/2005, FJ 8; 100/2012, FJ 9, y 35/2017, FJ 5, entre otras).

IV

Este real decreto-ley responde a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones públicas, toda vez que el principio de necesidad ha quedado acreditado gracias a la justificación y concurrencia del presupuesto habilitante exigido por el artículo 86.1 de la Constitución Española para la aprobación por parte del Gobierno de reales decretos-leyes, y que ha quedado detallado en el apartado anterior de esta parte expositiva.

La norma resulta acorde con el principio de proporcionalidad, por cuanto se trata de la regulación mínima e indispensable, para la consecución de los objetivos descritos. Del mismo modo, el principio de seguridad jurídica resulta plenamente garantizado por cuanto la norma respeta y se inserta coherentemente dentro del sistema de fuentes y con el resto del ordenamiento jurídico.

Cumple con los principios de necesidad y eficacia dado que, con la aprobación de este real decreto-ley se continua la senda del despliegue de la movilidad eléctrica y el

cve: BOCG-15-A-56-1

consecuente aumento de la eficiencia energética y de la descarbonización previstas en Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) actualizado por el Real Decreto 986/2024, de 24 de septiembre. Asimismo, se facilita la realización del volumen de actuaciones elegibles de los programas inicialmente previstos, favoreciendo con ello el cumplimiento de sus objetivos y el crecimiento económico, así como la electrificación del parque automovilístico español. Ello deberá contribuir a la convergencia de la penetración de la electrificación del parque automovilístico español con los de otros Estados miembros de la Unión Europea. Por estos motivos, este real decreto-ley supone un instrumento eficaz para la consecución de los fines propuestos en el mismo.

Es conforme también con el principio de proporcionalidad dado que no contiene restricciones de derechos ni impone obligaciones a sus destinatarios y supone la vía más adecuada para obtener los fines propuestos.

Se adecua, igualmente, al principio de seguridad jurídica, siendo coherente con los planes y normativa vigente en materia de energía.

La norma cumple con el principio de transparencia, y si bien la norma está exenta de la realización de los trámites de consulta pública y audiencia e información pública, tal y como establece el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, los objetivos que pretende este real decreto-ley están explicados tanto en la parte expositiva del mismo como en la memoria que lo acompaña. Igualmente, el principio de transparencia se materializa por medio de la publicación de la norma en el «Boletín Oficial del Estado» y con su posterior remisión al Congreso de los Diputados para su convalidación en debate público.

Finalmente, se encuentra acreditado el principio de eficiencia porque la iniciativa normativa no impone nuevas cargas administrativas, ni afecta a las existentes y racionaliza, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos.

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.ª, 14.ª, 23.ª y 25.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, sobre Hacienda general y Deuda del Estado, 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.

Artículo 1. *Programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) para el año 2025.*

Mediante este real decreto-ley, se regula el Programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) para el año 2025.

El programa se regirá por lo dispuesto en 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, en los términos que prevé el artículo 5 de este real decreto-ley.

El período de vigencia de este programa se extiende desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2025.

Artículo 2. *Actuaciones subvencionables.*

Las actuaciones subvencionables son las previstas en el artículo 13 del Real Decreto 266/2021, de 13 de abril. Quedan incluidas las actuaciones iniciadas en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2025 y la fecha de entrada en vigor de este real decreto-ley, considerándose válidas las solicitudes presentadas a partir del 1 de enero de 2025.

cve: BOCG-15-A-56-1

Artículo 3. *Financiación.*

El programa MOVES III para 2025 está dotado con presupuesto de cuatrocientos millones (400.000.000) de euros que se financiará con los fondos integrados en el patrimonio de la E.P.E. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), M.P., procedentes de las transferencias que se reciban para esta finalidad del servicio 03 de la Sección 23 de los Presupuestos Generales del Estado.

A estos efectos se aprueba la concesión de un crédito extraordinario de cuatrocientos millones (400.000.000) de euros, destinado a financiar el establecimiento del Programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) en el presupuesto de la sección 23 «Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico», servicio 03 «Secretaria de Estado de Energía», programa 425 A «Normativa y desarrollo energético», concepto 745 «Al IDAE para financiar el establecimiento del Programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III)».

Este crédito extraordinario se financiará de conformidad con lo señalado en el artículo 46 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2023.

Artículo 4. *Justificación.*

1. Las solicitudes presentadas entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2025 tendrán como plazo máximo de justificación de las actuaciones el 31 de diciembre de 2026.

2. Las comunidades autónomas en sus respectivas convocatorias podrán reducir el plazo máximo de justificación previsto en el apartado 1.

3. Para subvenciones concedidas por importe inferior a cien mil (100.000) euros y de manera opcional, podrá entregarse, por tener carácter de documento con validez jurídica para la justificación de la subvención, una cuenta justificativa simplificada según lo previsto en el artículo 75 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, con el alcance que será detallado en las correspondientes convocatorias de ayuda de las respectivas comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla.

Si se hace entrega de esta cuenta justificativa simplificada, dichas convocatorias podrán establecer la exención de la obligación de aportar la documentación que se indica en el anexo II epígrafe A), apartado 2, números 6.º y 7.º del Real Decreto 266/2021, de 13 de abril.

Artículo 5. *Régimen jurídico.*

Al programa de ayudas previsto en este real decreto-ley no le serán de aplicación los plazos previstos para la ejecución de ayudas previstas en el Real Decreto 266/2021, de 13 de abril, que se financien con fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, ni aquellas previsiones del citado real decreto que establezcan obligaciones y requisitos específicos para la gestión y control de fondos del Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.*

Con efectos desde 1 de enero de 2025 se modifica la disposición adicional quincuagésima octava de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, que queda redactada de la siguiente forma:

cve: BOCG-15-A-56-1

«Disposición adicional quincuagésima octava. *Deducción por la adquisición de vehículos eléctricos "enchufables" y de pila de combustible y puntos de recarga.*

1. Los contribuyentes podrán deducir el 15 por ciento del valor de adquisición de un vehículo eléctrico nuevo, en cualquiera de las siguientes circunstancias:

a) Cuando el vehículo se adquiera desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, hasta el 31 de diciembre de 2025. En este caso, la deducción se practicará en el periodo impositivo en el que el vehículo sea matriculado.

b) Cuando se abone al vendedor desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, hasta el 31 de diciembre de 2025, una cantidad a cuenta para la futura adquisición del vehículo que represente, al menos, el 25 por ciento del valor de adquisición del mismo. En este caso, la deducción se practicará en el periodo impositivo en el que se abone tal cantidad, debiendo abonarse el resto y adquirirse el vehículo antes de que finalice el segundo período impositivo inmediato posterior a aquel en el que se produjo el pago de tal cantidad.

En ambos casos, la base máxima de la deducción será 20.000 euros y estará constituida por el valor de adquisición del vehículo, incluidos los gastos y tributos inherentes a la adquisición, debiendo descontar aquellas cuantías que, en su caso, hubieran sido subvencionadas o fueran a serlo a través de un programa de ayudas públicas.

El contribuyente podrá aplicar la deducción prevista en este apartado por una única compra de alguno de los vehículos referidos en el apartado 2, debiendo optar en relación a la misma por la aplicación de lo dispuesto en la letra a) o b) anterior.

2. Solamente darán derecho a la práctica de esta deducción los vehículos que cumplan los siguientes requisitos:

1.º) Los vehículos deberán pertenecer a alguna de las categorías siguientes:

a) Turismos M1: Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros, que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.

b) Cuadriciclos ligeros L6e: Cuadriciclos ligeros cuya masa en vacío sea inferior o igual a 425 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 6 kW.

c) Cuadriciclos pesados L7e: Vehículos de cuatro ruedas, con una masa en orden de marcha (no incluido el peso de las baterías) 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.

cve: BOCG-15-A-56-1

d) Motocicletas L3e, L4e, L5e: Vehículos con dos ruedas, o con tres ruedas simétricas o asimétricas con respecto al eje medio longitudinal del vehículo, de más de 50 cm3 o velocidad mayor a 50 km/h y cuyo peso bruto vehicular no exceda de una tonelada.

2.º) Los modelos de los vehículos deberán figurar en la Base de Vehículos del IDAE, (https://coches.idae.es/base-datos/vehiculos-elegibles-programa-MOVES-III), y cumplir los siguientes requisitos:

a) Para los vehículos pertenecientes a la categoría M se exige la pertenencia a alguno de los siguientes tipos:

i. Vehículos eléctricos puros (BEV), propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica.

ii. Vehículos eléctricos de autonomía extendida (EREV), propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo y que incorporan motor de combustión interna de gasolina o gasóleo para la recarga de las mismas.

iii. Vehículos híbridos “enchufables” (PHEV), propulsados total o parcialmente mediante motores de combustión interna de gasolina o gasóleo y eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica. El motor eléctrico deberá estar alimentado con baterías cargadas desde una fuente de energía externa.

iv. Vehículo eléctrico de células de combustible (FCV): Vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.

v. Vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV): Vehículo eléctrico de células de combustible que equipa, además, baterías eléctricas recargables.

b) Para los vehículos pertenecientes a la categoría L se exige:

i. Estar propulsados exclusivamente por motores eléctricos y estar homologados como vehículos eléctricos.

ii. Las motocicletas eléctricas nuevas (categorías L3e, L4e y L5e) susceptibles de ayuda han de tener baterías de litio, motor eléctrico con una potencia del motor igual o superior a 3 kW, y una autonomía mínima de 70 km.

3.º) Los vehículos no podrán estar afectos a una actividad económica.

4.º) Deberán estar matriculados por primera vez en España a nombre del contribuyente antes de 31 de diciembre de 2025, en el caso de la letra a) del apartado 1 anterior, o antes de que finalice el segundo período impositivo inmediato posterior a aquel en el que se produjo el pago de la cantidad a cuenta, en el caso de la letra b) del apartado 1 anterior.

5.º) El precio de venta del vehículo adquirido no podrá superar el importe máximo establecido, en su caso, para cada tipo de vehículo en el anexo III del 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, calculado en los términos establecidos en dicha norma.

cve: BOCG-15-A-56-1

3. Los contribuyentes podrán deducir el 15 por ciento de las cantidades satisfechas desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, hasta el 31 de diciembre de 2025, para la instalación durante dicho período en un inmueble de su propiedad de sistemas de recarga de baterías para vehículos eléctricos no afectas a una actividad económica.

La base máxima anual de esta deducción será de 4.000 euros anuales y estará constituida por las cantidades satisfechas, mediante tarjeta de crédito o débito, transferencia bancaria, cheque nominativo o ingreso en cuentas en entidades de crédito, a las personas o entidades que realicen la instalación, debiendo descontar aquellas cuantías que, en su caso, hubieran sido subvencionadas a través de un programa de ayudas públicas. En ningún caso, darán derecho a practicar deducción las cantidades satisfechas mediante entregas de dinero de curso legal.

A estos efectos, se considerarán como cantidades satisfechas para la instalación de los sistemas de recarga las necesarias para llevarla a cabo, tales como, la inversión en equipos y materiales, gastos de instalación de los mismos y las obras necesarias para su desarrollo.

La deducción se practicará en el periodo impositivo en el que finalice la instalación, que no podrá ser posterior a 2025. Cuando la instalación finalice en un período impositivo posterior a aquél en el que se abonaron cantidades por tal instalación, la deducción se practicará en este último tomando en consideración las cantidades satisfechas desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, hasta el 31 de diciembre de dicho período impositivo.

Para la aplicación de la deducción deberá contarse con las autorizaciones y permisos establecidos en la legislación vigente.

4. En caso de que con posterioridad a su adquisición o instalación se afectaran a una actividad económica los vehículos o los sistemas de recarga de baterías a que se refieren los apartados anteriores, se perderá el derecho a la deducción practicada.

5. El importe de estas deducciones se restará de la cuota íntegra estatal después de las deducciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, y 5 del artículo 68 de esta ley.

6. Reglamentariamente se regularán las obligaciones de información a cumplir por los concesionarios o vendedores de los vehículos.»

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.ª, 14.ª, 23.ª y 25.ª de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, sobre Hacienda general y Deuda del Estado, sobre legislación básica sobre

cve: BOCG-15-A-56-1

protección del medio ambiente, 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.

Disposición final tercera. *Habilitación.*

Mediante orden de la persona titular del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, se podrán dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y la ejecución de lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2.

Dado en Madrid, el 1 de abril de 2025.

cve: BOCG-15-A-56-1