

RESUMEN (28)

ENERGÍA – Infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos.

La Secretaría para la Unidad de Mercado (SECUM), a la vista de la información a la que ha tenido acceso relativa a la existencia de obstáculos a la libertad de establecimiento en el ámbito de las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, ha iniciado de oficio un expediente para el estudio de estas barreras, en el marco del procedimiento del artículo 28.3 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

En su informe, la SECUM considera que, las barreras detectadas deben analizarse en aplicación de los artículos 4, 5 y 7 de la LGUM que regulan los principios de cooperación y confianza mutua, necesidad y proporcionalidad y simplificación de cargas, así como en virtud del artículo 12 que regula la cooperación entre administraciones en el marco de las conferencias sectoriales.

En particular, el informe aborda, entre otros aspectos, las dudas interpretativas del sector en relación con el artículo 48.5 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, la aplicación del artículo 53.1 de la citada ley por parte de las autoridades competentes, la lentitud en la tramitación de autorizaciones, el concepto de “instalaciones fácilmente desmontables” incluido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carretera y la falta de señalización de los puntos de recarga.

En relación con estas cuestiones, diferentes instituciones como el Grupo de Trabajo de Infraestructuras de Recarga del Vehículo Eléctrico (GTIRVE), departamentos ministeriales y la CNMC se comprometen a implementar diversas actuaciones.

[Informe final](#)



28/24024

I. INTRODUCCIÓN

Con fecha 15-7-2024, la Secretaría para la Unidad de Mercado, a la vista de la información a la que ha tenido acceso relativa a la existencia de obstáculos a la libertad de establecimiento en el ámbito de las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, ha iniciado de oficio el análisis del expediente de referencia, en el marco del procedimiento del artículo 28.3 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM).

Esta Secretaría ha tenido conocimiento de la posible existencia de barreras en el sector de las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos a través de diversas vías. En particular:

- A través de la información recibida de la Asociación de Empresas para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE), en el marco del procedimiento del artículo 28 de la LGUM iniciado por esta asociación en 2023 y la recibida de esta misma Asociación en el marco del artículo 26 de la LGUM (inadmitida, por causas formales, al trámite del procedimiento regulado por dicho artículo).
- De los resultados de la consulta pública de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) sobre infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos, que forma parte de un [estudio que está realizando la CNMC](#)¹.
- En el marco de los mecanismos de la LGUM, a través de algunos expedientes concretos sobre el tema analizados por esta Secretaría.².

¹ Asimismo, la Autoridad Catalana de la Competencia (ACCO) ha realizado una consulta pública ([https://acco.gencat.cat/ca/detall/article/20240118-consulta-publica-recarrega-vehicles-eleectrics-cat#googtrans\(ca|es\)](https://acco.gencat.cat/ca/detall/article/20240118-consulta-publica-recarrega-vehicles-eleectrics-cat#googtrans(ca|es))) y un estudio sobre la situación del sector: [Análisis del servicio de recarga de vehículos eléctricos de acceso público en Cataluña](#).

² Estos informes figuran en la página web del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa: [26-0325 CONTRATACIÓN PÚBLICA - Estación recarga vehículos eléctricos Les Masies de Voltregà](#)

En concreto, uno de los expedientes tramitado en el marco del artículo 28 de la LGUM en 2023³ finalizó con el compromiso de análisis de los obstáculos detectados por parte del Grupo de Trabajo de Infraestructura de Recarga del Vehículo Eléctrico (GTRIVE), presidido por la Secretaría de Estado de Energía y compuesto por los departamentos implicados por razón de la materia, así como por las asociaciones y representantes del sector, en concreto en el subgrupo creado para la agilización de los trámites administrativos de los puntos de recarga.

No obstante, AEDIVE informa que, a fecha de 27-6-2024, dicho Grupo no se había reunido y que siguen existiendo multitud de obstáculos para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos.

De la información obtenida de las fuentes mencionadas se desprende que los **operadores económicos** han identificado las siguientes barreras⁴:

1. El Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables regula una declaración responsable para la instalación de puntos de recarga no pudiendo exigirse licencia o autorización previa de obras, instalaciones, de funcionamiento o de actividad, de carácter medioambiental ni otras de clase similar o análogas, excepto en edificaciones del patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural (a través de la adición del apartado 5 en el artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico). No obstante, los operadores económicos se quejan de que hay ayuntamientos que no aceptan esta declaración al interpretar, para determinados casos, que es necesaria la tramitación de licencia de obras, tanto para la instalación de centros de transformación y de seccionamiento en edificios prefabricados, como para la ejecución de las acometidas eléctricas necesarias para la instalación de los puntos de recarga.
2. Los operadores objetan que no se cumplen las disposiciones contenidas en el nuevo Real Decreto-Ley 5/2023, de 28 de junio⁵, por parte de las delegaciones

[26-0314 CONTRATACIÓN PÚBLICA - Puntos recarga vehículos eléctricos Arroyo de la Encomienda](#)
[28-0298 ENERGÍA - Estación recarga vehículo eléctrico. Pego](#)

³ El citado informe de la SECUM figura en la página web del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa: [28-0277 ENERGÍA - Infraestructuras recarga vehículos eléctricos](#)

⁴ Se hace notar que se trata de las barreras identificadas por los operadores, algunas de ellas referidas a normativa que ya ha sido modificada.

⁵ 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

de industria de las comunidades autónomas, ya que algunas todavía no han adaptado su normativa. Este Real Decreto-Ley introdujo en el artículo 53.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico el incremento del umbral de potencia de las infraestructuras de recarga (de 250 KW a 3.000 KW) que quedan sometidas al procedimiento de autorización que resulte de aplicación. En la práctica, ha tenido un impacto limitado en agilizar los tiempos de tramitación de las infraestructuras de puntos de recarga conectadas en alta tensión (>1kV), puesto que, aún es necesario obtener Autorización Administrativa Previa y Autorización Administrativa de Construcción para la tramitación de las acometidas eléctricas de media tensión necesarias para la alimentación de estas infraestructuras.

3. Retrasos en la tramitación de ayudas por parte de las Comunidades autónomas.
4. Se informa de la lentitud en la tramitación de autorizaciones por las demarcaciones de carreteras del Estado (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) y muchas denegaciones de estas autorizaciones. A ello se añade que el artículo 28.2 de la *Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras* regula una autorización para la colocación de instalaciones fácilmente desmontables entre el borde exterior de la zona de dominio público y el de la zona de limitación a la edificabilidad, y no está claro lo que puede conceptuarse como instalación desmontable.
5. Ausencia de una ventanilla única que permita la tramitación de todo el proceso necesario para la implantación de puntos de recarga de automóviles eléctricos. Los interesados muchas veces desconocen en qué punto se encuentra su expediente. Ha de tenerse en cuenta que muchos ayuntamientos carecen de técnicos con experiencia para realizar las gestiones necesarias y que, además de los ayuntamientos, muchas veces están involucradas autoridades competentes de diversos campos (carreteras, energía eléctrica...).
6. No hay señalética, es decir, los puntos de recarga no están señalizados, lo cual dificulta el acceso del cliente. El artículo 15.12 de la *Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático* regula la señalética (La Orden Circular OC 2/2024, sobre

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.

incorporaciones en señalización vertical de la Red de Carreteras del Estado desarrolla la citada Ley) pero no se ha implementado todavía⁶.

7. No hay información accesible acerca de la potencia que soportan las redes de transporte y distribución de electricidad lo que hace difícil para los operadores localizar enclaves en los que la instalación de puntos de recarga sea factible. A estos efectos, los operadores informan que la CNMC está elaborando una Circular de acceso y conexión de la demanda que permitirá conocer de antemano un mapa de potencias, lo que posibilitaría a las empresas planificar sus inversiones de forma más precisa⁷.
8. AEDIVE solicita homogeneidad regulatoria: que se informe a ayuntamientos y CCAA acerca de la normativa aplicable, para que la cumplan y que se haga además un seguimiento de la regulación. A estos efectos, señalan que Valencia, Extremadura y Cataluña han dictado normas para integrar la normativa estatal en su normativa⁸.

Esta Secretaría considera que las barreras identificadas, en particular las que se refieren a la solicitud de licencias o autorizaciones a las autoridades competentes para la instalación de dichas infraestructuras, pueden resultar no compatibles con la normativa estatal o autonómica, la normativa sectorial o la LGUM.

Se considera por tanto que se cumplen los criterios establecidos para la iniciación de oficio del mecanismo del art. 28.3 LGUM, al tratarse de barreras de especial transcendencia para el desarrollo de un sector –el del vehículo eléctrico– con un impacto fundamental para la descarbonización del transporte, y por tanto para la transición energética, que se producen en todo el territorio nacional.

I. MARCO NORMATIVO SECTORIAL DE POSIBLE APLICACIÓN

a) Normativa comunitaria:

⁶ El apartado “IV Consideraciones adicionales - Solución planteada” de este informe contiene la actualización de esta normativa.

⁷ Esta circular ya ha sido aprobada: [Circular 1/2024, de 27 de septiembre](#), de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología y condiciones del acceso y de la conexión a las redes de transporte y distribución de las instalaciones de demanda de energía eléctrica. Período transitorio para su implementación de 10 meses.

⁸ Por ejemplo, el Decreto-ley 7/2024, de 9 de julio, del Consell, de simplificación administrativa de la Generalitat modifica el Decreto 88/2005, de 29 de abril, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen los procedimientos de autorización de instalaciones de producción, transporte y distribución de energía eléctrica que son competencia de la Generalitat, dictado para reducir al máximo la obtención de las autorizaciones administrativas necesarias para la construcción y puesta en servicio de las instalaciones eléctricas de generación, transporte, distribución, líneas directas, acometidas y las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de mayor potencia.

- **Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE**

Este reglamento persigue ampliar en toda Europa el despliegue de estaciones de recarga o de repostaje alternativas para automóviles, camiones, trenes, buques y aeronaves, estableciendo objetivos nacionales para el despliegue de estas infraestructuras. Los Estados miembros deberán informar a la Comisión acerca de los objetivos que vayan alcanzando.

b) Normativa estatal:

Para la consecución de los objetivos fijados en el marco estratégico de energía y clima y alcanzar los beneficios de la transición hacia un modelo económico y social más sostenible, se han adoptado recientemente numerosas medidas regulatorias en el ámbito energético con el objetivo de fomentar la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables.

En relación con la movilidad eléctrica, se está actuando sobre uno de los aspectos más críticos para su despliegue: el desarrollo de la infraestructura de recarga pública, en particular, aquella de alta capacidad, que evite la sensación de «ansiedad de autonomía», que detrae a muchos compradores de la decisión de adquirir y usar los vehículos eléctricos en desplazamientos interurbanos de larga distancia.

En concreto, con la finalidad de reducir las cargas y barreras administrativas para el despliegue de la infraestructura de recarga, el *Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables* (de carácter básico), ha modificado, entre otros, el artículo 48 de la *Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico* para incluir un nuevo apartado 5 que establece que, para la instalación de puntos de recarga, no podrá exigirse por parte de las administraciones públicas competentes la obtención de licencia o autorización previa de obras, instalaciones, de funcionamiento o de actividad, de carácter medioambiental ni otras de clase similar o análogas, que serán sustituidas por declaraciones responsables⁹.

⁹ En el preámbulo del Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre se explica que este nuevo apartado tiene carácter básico y que, tal y como ha señalado la doctrina del [Tribunal Constitucional \(Sentencia 79/2017, de 22 de junio, FJ 7\)](#), fija una determinada modalidad de intervención administrativa que remueve obstáculos, sin menoscabo del cumplimiento de la normativa vigente, con la finalidad de dinamizar la actividad económica (en este caso la instalación de puntos de recarga y, con ello, impulsar decididamente la transición hacia un modelo económico más sostenible). Tal y como señala esa

Este Real Decreto-ley también ha modificado la *Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras*, facilitando el régimen de autorizaciones de estas infraestructuras en los terrenos colindantes a dichas carreteras, en unas determinadas condiciones y siempre que se garantice la seguridad vial (artículo 28).

Además, el artículo 53 de la *Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico*, que regula la “autorización de instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas” también ha sido modificado recientemente¹⁰ para incrementar el umbral de las instalaciones que no necesitan autorización para su puesta en funcionamiento (de 250 kW a 3.000 kW). En el mismo sentido ha sido modificado el *Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos*.

Por último, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Financiado por la Unión Europea – NextGenerationEU – se han destinado 13.000 millones de euros para la descarbonización del sector, en línea con el objetivo de alcanzar un parque de cinco millones de vehículos eléctricos en 2030. En este sentido, se ha incidido en la firme apuesta por la movilidad eléctrica, a través de actuaciones como el Proyecto Estratégico del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC) destinado a fortalecer las cadenas de valor de la industria de la automoción, o el PLAN MOVES, que promueve la compra de vehículos eléctricos y el despliegue de puntos de recarga; y se ha creado el Grupo de Trabajo de Infraestructura de Recarga del Vehículo Eléctrico (GTRIVE), presidido por la Secretaría de Estado de Energía y compuesto por los departamentos implicados por razón de la materia, así como por las asociaciones y representantes del sector, con el objetivo de desarrollar medidas de carácter normativo que favorezcan tanto el desarrollo del vehículo eléctrico como el despliegue de sus infraestructuras de recarga.

Se detalla a continuación la transcripción literal de los preceptos más relevantes de la normativa, a efectos de este informe:

Sentencia, el Estado puede, legítimamente, al amparo de sus competencias relativas a la ordenación general de la economía (artículo 143.1.13 de CE) fijar una determinada modalidad de intervención administrativa con la finalidad de dinamizar la economía.

¹⁰ Modificación introducida por el *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*.

- **Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.**

“Artículo 48. Servicios de recarga energética.

1. El servicio de recarga energética tendrá como función principal la entrega de energía a título gratuito u oneroso a través de servicios de carga de vehículos y de baterías de almacenamiento en unas condiciones que permitan la carga de forma eficiente y a mínimo coste para el propio usuario y para el sistema eléctrico.

2. Los servicios de recarga energética podrán ser prestados por cualquier consumidor debiendo cumplir para ello los requisitos que se establezcan reglamentariamente por el Gobierno.

La prestación de servicios de recarga en una o varias ubicaciones podrá realizarse directamente o a través de un tercero, de manera agregada por un titular o por varios titulares a través de acuerdos de interoperabilidad.

3. Las instalaciones de recarga de vehículos deberán estar inscritas en un listado de puntos de recarga gestionado por las Comunidades Autónomas y por las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla correspondientes al emplazamiento de los puntos, que estará accesible para los ciudadanos por medios electrónicos.

La información que conste en dichos listados deberá ser comunicada por las Comunidades Autónomas y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla al Ministerio para la Transición Ecológica, para su adecuado seguimiento.

4. Por orden de la Ministra para la Transición Ecológica se determinarán la información que deban remitir los titulares de los puntos de recarga y en qué condiciones.

Los términos y condiciones para la remisión de información, así como las instalaciones obligadas al envío de la misma, serán fijados en atención a la potencia de carga de las instalaciones, o ubicación en puntos de especial relevancia por el tránsito de vehículos o en vías rápidas de la red de carreteras.

5. Para la instalación de puntos de recarga no podrá exigirse por parte de las administraciones públicas competentes la obtención de licencia o autorización previa de obras, instalaciones, de funcionamiento o de actividad, de carácter medioambiental ni otras de clase similar o análogas, excepto en edificaciones del patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural.

Las licencias o autorizaciones previas serán sustituidas por declaraciones responsables, de conformidad con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, relativas al cumplimiento de las previsiones legales establecidas en la normativa vigente. En todo caso, el declarante deberá estar en posesión del justificante de pago del tributo correspondiente cuando sea preceptivo. La declaración responsable deberá contener una manifestación explícita del cumplimiento de aquellos requisitos que resulten

exigibles de acuerdo con la normativa vigente, incluido, en su caso, estar en posesión de la documentación que así lo acredite.

La declaración responsable permitirá realizar la instalación del punto de recarga e iniciar el servicio de recarga energética desde el día de su presentación, sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección de las administraciones públicas competentes.

La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, en cualquier dato, manifestación o documento que se acompañe o incorpore a una declaración responsable, o la no presentación de la declaración responsable determinará la imposibilidad de explotar la instalación y, en su caso, la obligación de retirarla desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiera lugar.

Las administraciones públicas competentes establecerán los elementos de la declaración responsable que tendrán dicho carácter esencial

Lo previsto en este apartado se entenderá sin perjuicio del régimen de autorizaciones previsto en el artículo 53.”

“Artículo 53. Autorización de instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas.

1. Para la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción, líneas directas, así como para infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, contempladas en la presente ley o modificación de las existentes se requerirá de las siguientes autorizaciones administrativas:

a) Autorización administrativa previa, que se tramitará con el anteproyecto de la instalación como documento técnico y, en su caso, conjuntamente con la evaluación de impacto ambiental, según lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y otorgará a la empresa autorizada el derecho a realizar una instalación concreta en determinadas condiciones.

La autorización administrativa de instalaciones de generación no podrá ser otorgada si su titular no ha obtenido previamente los permisos de acceso y conexión a las redes de transporte o distribución correspondientes.

b) Autorización administrativa de construcción, que permite al titular realizar la construcción de la instalación cumpliendo los requisitos técnicos exigibles.

Para solicitarla, el titular presentará un proyecto de ejecución junto con una declaración responsable que acredite el cumplimiento de la normativa que le sea de aplicación.

Para su resolución se deberán analizar los condicionados exclusivamente técnicos de aquellas Administraciones Públicas, organismos o empresas que presten servicios públicos o de interés económico general, únicamente en lo relativo a bienes y derechos de su propiedad que se encuentren afectados por la instalación.

La tramitación y resolución de autorizaciones definidas en los párrafos a) y b) del apartado 1 del presente artículo podrán efectuarse de manera consecutiva, coetánea o conjunta.

c) Autorización de explotación, que permite, una vez ejecutado el proyecto, poner en tensión las instalaciones y proceder a su explotación.

Las acometidas podrán requerir las autorizaciones administrativas previstas en este apartado en los términos que reglamentariamente se establezcan por las Administraciones Públicas en el ámbito de sus respectivas competencias.

En el caso de instalaciones móviles de la red de transporte o red de distribución que deban implantarse transitoriamente por un periodo inferior a dos años y que se conecten a dichas redes, con carácter previo a la autorización de explotación, requerirán de una autorización administrativa de construcción que recibirá el nombre de autorización de implantación, quedando eximidas de la autorización administrativa previa. La autorización de implantación se regirá por lo dispuesto en el anexo, pudiendo este anexo ser modificado reglamentariamente.

Las autorizaciones administrativas de instalaciones de generación se podrán otorgar por una potencia instalada superior a la capacidad de acceso que figure en el permiso de acceso. La capacidad de acceso será la potencia activa máxima que se le permite verter a la red a una instalación de generación de electricidad. Si las autorizaciones administrativas emitidas afectasen a instalaciones existentes con régimen retributivo específico, las modificaciones de las mismas deberán ser comunicadas para su inscripción en el registro de régimen retributivo específico y la diferenciación a efectos retributivos de la generación derivada de dichas modificaciones. (...)”

“Artículo 54. Utilidad pública.

1. Se declaran de utilidad pública las instalaciones eléctricas de generación, transporte, distribución de energía eléctrica, así como las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, a los efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso.

2. Dicha declaración de utilidad pública se extiende a los efectos de la expropiación forzosa de instalaciones eléctricas y de sus emplazamientos cuando por razones de eficiencia energética, tecnológicas, o medioambientales sea oportuna su sustitución por nuevas instalaciones o la realización de modificaciones sustanciales en las mismas.”

- **Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.**

Esta norma desarrolla reglamentariamente el artículo 48 de la *Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico*, estableciendo unos requisitos de obligado cumplimiento para la prestación de los servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.

Define la “infraestructura de puntos recarga de vehículos eléctricos” como el conjunto de dispositivos físicos y lógicos, destinados a la recarga de vehículos eléctricos que cumplan los requisitos de seguridad y disponibilidad previstos para cada caso, con capacidad para prestar servicio de recarga de forma completa e integral.¹¹

Prevé que las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW se sometan al procedimiento de autorización administrativa que resulte de aplicación, de conformidad con el artículo 53 de la Ley del sector eléctrico.

- **Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.**

Su título VII -Procedimientos de autorización de las instalaciones de producción, transporte y distribución- resulta de aplicación a las instalaciones competencia del Estado¹², en tanto no se desarrolle el artículo 53 de la *Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico*. Su artículo 115 establece que la construcción de las instalaciones eléctricas requiere las siguientes resoluciones administrativas: Autorización administrativa, Aprobación del proyecto de ejecución y Autorización de explotación.

- **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.**

¹¹ “**Artículo 3.** Definiciones.

(...) c) *Infraestructura de puntos recarga de vehículos eléctricos: Conjunto de dispositivos físicos y lógicos, destinados a la recarga de vehículos eléctricos que cumplan los requisitos de seguridad y disponibilidad previstos para cada caso, con capacidad para prestar servicio de recarga de forma completa e integral. Una infraestructura de puntos recarga de vehículos eléctricos incluye las estaciones de recarga, que a su vez están formadas por uno o más puntos de recarga, el sistema de control, canalizaciones eléctricas, los cuadros eléctricos de mando y protección y los equipos de medida, cuando éstos sean exclusivos para la recarga del vehículo eléctrico, así como los protocolos de comunicación e interoperabilidad y un sistema de pago para el que no se necesite ningún tipo de contrato, cuando éstos sean de acceso público. (...)*”

¹² Las instalaciones cuya autorización compete al Estado están reguladas por el artículo 3.13 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Esta Ley contiene diversas obligaciones a operadores y Administraciones Públicas (artículo 15), para que instalen un número mínimo de estas infraestructuras en unos plazos máximos, y para que esas instalaciones figuren en unos listados accesibles para los ciudadanos por medios electrónicos, y estén debidamente señalizadas.

“Artículo 14. Promoción de movilidad sin emisiones.

1. La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂, de conformidad con lo establecido por la normativa comunitaria. A estos efectos el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima fijará para el año 2030 objetivos de penetración de vehículos matriculados con nulas o bajas emisiones directas de CO₂, según sus diferentes categorías. (...)”

“Artículo 15. Instalación de puntos de recarga eléctrica.

1. El Gobierno pondrá a disposición del público la información de los puntos de recarga eléctrica para vehículos de acceso público, dentro del año posterior a la entrada en vigor de esta ley, a través del Punto de Acceso Nacional de información de tráfico en tiempo real gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Para ello, con carácter previo, los prestadores del servicio de recarga eléctrica deberán remitir por medios electrónicos al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico información actualizada de la localización, características, y disponibilidad de dichas instalaciones, así como del precio de venta al público de la electricidad o del servicio de recarga.

2. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 10 millones de litros instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 150 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintiún meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

3. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros y menor a 10 millones de litros, instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintisiete meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

4. En el caso de que en una provincia, Ciudad Autónoma o isla no exista ninguna instalación de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 5

millones de litros, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones que, ordenadas de mayor a menor volumen de ventas anuales agregadas de gasolina y gasóleo, conjunta o individualmente alcancen al menos el 10 % de las ventas anuales totales en las citadas áreas geográficas en el año 2019 instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de 27 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

5. A partir de 2021, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones nuevas de suministro de combustible y carburantes a vehículos o que acometan una reforma en su instalación que requiera una revisión del título administrativo, independientemente del volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo de la instalación, instalarán al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio desde la puesta en funcionamiento de la instalación o finalización de la reforma de la misma que requiera una revisión del título administrativo. (...)

12. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ministerio del Interior incorporarán en el Catálogo oficial de señales de circulación las señales necesarias para que las personas usuarias puedan identificar la ubicación y principales características de los puntos de recarga en las vías. Ambos departamentos y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico acordarán el contenido e imagen de dichas señales.

Para el diseño y la ubicación de los puntos de recarga se tendrán en cuenta criterios de accesibilidad universal. (...)

- **Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica.**

Esta norma obliga a que las distribuidoras y gestoras de las redes de transporte dispongan de plataformas web que permitan conocer la capacidad de acceso existente en cada nudo y que faciliten la gestión de las solicitudes de acceso y conexión, permitiendo conocer en cada momento el estado de su tramitación.

“Artículo 5. Criterios generales para la tramitación de permisos de acceso y de conexión.

(...) 3. Los gestores de las redes de transporte y distribución deberán disponer de plataformas web dedicadas a la gestión de solicitudes de acceso y conexión, tramitación e información sobre el estado de las mismas, en las que los solicitantes podrán consultar el estado de la tramitación de sus solicitudes.

4. Asimismo, las plataformas a las que se refiere el apartado anterior permitirán conocer la capacidad de acceso existente en cada nudo, de acuerdo con los criterios

*que establezca en su circular la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
(...)*

- **Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.**

“Artículo 28. Zonas de protección de la carretera: disposiciones generales.

1. A los efectos de la presente ley se establecen las siguientes zonas de protección de la carretera: de dominio público, de servidumbre, de afección y de limitación a la edificabilidad.

2. En estas zonas no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquéllos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de la carretera.

La realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las zonas de protección requiere autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá autorizar la colocación de instalaciones fácilmente desmontables entre el borde exterior de la zona de dominio público y el de la zona de limitación a la edificabilidad, siempre que no resulten menoscabadas la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera y no se comprometa la utilización de la zona de servidumbre para los fines previstos en esta ley.

Lo establecido en el párrafo anterior será especialmente aplicable a los puntos de recarga de vehículos y a las marquesinas e instalaciones que estos precisen para su correcto funcionamiento, siempre que puedan considerarse fácilmente desmontables.

En caso de que las instalaciones antes citadas tuvieran que ser desmontadas por cualquier causa, el coste de su desmontaje correrá en todo caso a cargo del titular de la instalación. Entre tales causas se incluyen las necesidades de ampliación, mejora, o explotación de la carretera afectada, así como los condicionantes de seguridad, en especial de seguridad vial.”

- **Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicio.**

“Disposición adicional primera.

Los actuales accesos, de los que sus titulares pretendan modificar su uso y/o características, y que consiguientemente se vean afectados por procedimientos de modificación de la autorización de accesos, según lo establecido en el artículo 106 del Reglamento General de Carreteras, deberán ajustarse a lo previsto en el anexo I de esta Orden.

No obstante, cuando se trate de instalar puntos de recarga eléctrica en instalaciones de servicios ya existentes y en explotación debidamente autorizadas, no será necesario ajustar los accesos existentes a lo previsto en la legislación y normativa técnica aprobadas con posterioridad a dicha autorización, siempre que el nuevo uso de recarga eléctrica vaya asociado al uso principal autorizado y quede acreditado que no se produce una afección negativa significativa a la seguridad viaria y a la adecuada explotación de la carretera.

“Disposición adicional tercera.

Las autorizaciones de instalación de puntos de recarga eléctrica en instalaciones de servicios ya existentes y en explotación debidamente autorizadas por la Dirección General de Carreteras (en lo que sigue, "instalación de servicios principal") se ajustarán a las condiciones expresadas en los siguientes párrafos, además de a la regulación general contenida en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, el Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, el Anexo I de esta orden ministerial, y el resto de normativa de aplicación. Esta disposición adicional no será de aplicación a aquellas instalaciones de recarga que dispongan de un generador propio alimentado con combustibles fósiles, a las que será de total aplicación la normativa de estaciones de servicio y unidades de suministro.

a) La autorización podrá otorgarse al titular de la autorización de la instalación principal o al titular de la instalación de recarga eléctrica.

El solicitante deberá acreditar quien ostenta la titularidad de la autorización de la instalación principal, así como la conformidad de su titular con la actuación solicitada, mediante un contrato con el titular de la instalación de recarga en que queden reflejadas las obligaciones de las partes y, en particular, la asunción por el titular de la instalación principal de las obligaciones dimanantes de la nueva autorización. Cuando la instalación principal tenga acceso directo a una vía de titularidad estatal o en cualquier otro caso en que ocupe el dominio público, este contrato deberá instrumentarse en documento público.

La acreditación a la que se refiere el párrafo anterior también podrá llevarse a cabo mediante la presentación de una declaración responsable firmada por el titular de la autorización de la instalación principal o por su representante con arreglo al modelo establecido en el Anexo II de esta Orden Ministerial, a la que se deberá acompañar una copia del contrato privado entre las partes.”

- **Orden Circular OC 2/2024 sobre incorporaciones en Señalización Vertical. Dirección General de Carreteras. 03-06-2024.**¹³

13

https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/20240603_oc_2_2024_incorporaciones_senalizacion_vertical_vi_0.pdf

Esta resolución del Director General de Carreteras regula el diseño y disposición de los nuevos elementos de señalización de los puntos de recarga en las vías de titularidad del Estado. Los nuevos pictogramas están incluidos en la *Instrucción MOV 2022/12 Señalización de los puntos de recarga eléctrica en las vías y pictograma de señalización de vehículo eléctrico* y cuando el proyecto de Real Decreto del Reglamento General de Circulación sea aprobado, se incorporarán al nuevo Catálogo oficial de señales de circulación, dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 15.12 de la *Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética*.

- **Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.**

El artículo 69 de esta ley regula la declaración responsable.

“Artículo 69. Declaración responsable y comunicación.

1. A los efectos de esta Ley, se entenderá por declaración responsable el documento suscrito por un interesado en el que éste manifiesta, bajo su responsabilidad, que cumple con los requisitos establecidos en la normativa vigente para obtener el reconocimiento de un derecho o facultad o para su ejercicio, que dispone de la documentación que así lo acredita, que la pondrá a disposición de la Administración cuando le sea requerida, y que se compromete a mantener el cumplimiento de las anteriores obligaciones durante el período de tiempo inherente a dicho reconocimiento o ejercicio.

Los requisitos a los que se refiere el párrafo anterior deberán estar recogidos de manera expresa, clara y precisa en la correspondiente declaración responsable. Las Administraciones podrán requerir en cualquier momento que se aporte la documentación que acredite el cumplimiento de los mencionados requisitos y el interesado deberá aportarla.

(...) 3. Las declaraciones responsables y las comunicaciones permitirán, el reconocimiento o ejercicio de un derecho o bien el inicio de una actividad, desde el día de su presentación, sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección que tengan atribuidas las Administraciones Públicas.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la comunicación podrá presentarse dentro de un plazo posterior al inicio de la actividad cuando la legislación correspondiente lo prevea expresamente.

4. La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información que se incorpore a una declaración responsable o a una comunicación, o la no presentación ante la Administración competente de la declaración responsable, la documentación que sea en su caso requerida para acreditar el cumplimiento de lo declarado, o la comunicación, determinará la imposibilidad de continuar con el

ejercicio del derecho o actividad afectada desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiera lugar.

Asimismo, la resolución de la Administración Pública que declare tales circunstancias podrá determinar la obligación del interesado de restituir la situación jurídica al momento previo al reconocimiento o al ejercicio del derecho o al inicio de la actividad correspondiente, así como la imposibilidad de instar un nuevo procedimiento con el mismo objeto durante un período de tiempo determinado por la ley, todo ello conforme a los términos establecidos en las normas sectoriales de aplicación.

5. Las Administraciones Públicas tendrán permanentemente publicados y actualizados modelos de declaración responsable y de comunicación, fácilmente accesibles a los interesados.

6. Únicamente será exigible, bien una declaración responsable, bien una comunicación para iniciar una misma actividad u obtener el reconocimiento de un mismo derecho o facultad para su ejercicio, sin que sea posible la exigencia de ambas acumulativamente.”

- **Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.**

El artículo 84 bis regula la exigencia de licencia o control preventivo por parte de las entidades locales como sigue:

“Artículo 84 bis.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, con carácter general, el ejercicio de actividades no se someterá a la obtención de licencia u otro medio de control preventivo.

No obstante, podrá exigirse una licencia u otro medio de control preventivo respecto a aquellas actividades económicas:

a) Cuando esté justificado por razones de orden público, seguridad pública, salud pública o protección del medio ambiente en el lugar concreto donde se realiza la actividad, y estas razones no puedan salvaguardarse mediante la presentación de una declaración responsable o de una comunicación.

b) Cuando por la escasez de recursos naturales, la utilización de dominio público, la existencia de inequívocos impedimentos técnicos o en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, el número de operadores económicos del mercado sea limitado.

2. Las instalaciones o infraestructuras físicas para el ejercicio de actividades económicas solo se someterán a un régimen de autorización cuando lo establezca una Ley que defina sus requisitos esenciales y las mismas sean susceptibles de generar

daños sobre el medioambiente y el entorno urbano, la seguridad o la salud públicas y el patrimonio histórico y resulte proporcionado. La evaluación de este riesgo se determinará en función de las características de las instalaciones, entre las que estarán las siguientes:

- a) La potencia eléctrica o energética de la instalación.*
- b) La capacidad o aforo de la instalación.*
- c) La contaminación acústica.*
- d) La composición de las aguas residuales que emita la instalación y su capacidad de depuración.*
- e) La existencia de materiales inflamables o contaminantes.*
- f) Las instalaciones que afecten a bienes declarados integrantes del patrimonio histórico.*

3. En caso de existencia de licencias o autorizaciones concurrentes entre una Entidad Local y otra Administración, la Entidad Local deberá motivar expresamente en la justificación de la necesidad de la autorización o licencia el interés general concreto que se pretende proteger y que éste no se encuentra ya cubierto mediante otra autorización ya existente.”

- **Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.**

Esta ley contiene el régimen general de utilización de los bienes de dominio público.

“Artículo 5. Bienes y derechos de dominio público o demaniales.

1. Son bienes y derechos de dominio público los que, siendo de titularidad pública, se encuentren afectados al uso general o al servicio público, así como aquellos a los que una ley otorgue expresamente el carácter de demaniales. 8...”)

“Artículo 84. Necesidad de título habilitante.

1. Nadie puede, sin título que lo autorice otorgado por la autoridad competente, ocupar bienes de dominio público o utilizarlos en forma que exceda el derecho de uso que, en su caso, corresponde a todos.

2. Las autoridades responsables de la tutela y defensa del dominio público vigilarán el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior y, en su caso, actuarán contra quienes, careciendo de título, ocupen bienes de dominio público o se benefician de un aprovechamiento especial sobre ellos, a cuyo fin ejercitarán las facultades y prerrogativas previstas en el artículo 41 de esta ley.

3. Las concesiones y autorizaciones sobre bienes de dominio público se regirán en primer término por la legislación especial reguladora de aquéllas y, a falta de normas especiales o en caso de insuficiencia de éstas, por las disposiciones de esta ley.”

“Artículo 86. Títulos habilitantes.

1. El uso común de los bienes de dominio público podrá realizarse libremente, sin más limitaciones que las derivadas de su naturaleza, lo establecido en los actos de afectación o adscripción, y en las disposiciones que sean de aplicación.

2. El aprovechamiento especial de los bienes de dominio público, así como su uso privativo, cuando la ocupación se efectúe únicamente con instalaciones desmontables o bienes muebles, estarán sujetos a autorización o, si la duración del aprovechamiento o uso excede de cuatro años, a concesión.

3. El uso privativo de los bienes de dominio público que determine su ocupación con obras o instalaciones fijas deberá estar amparado por la correspondiente concesión administrativa.”

- **Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales.**

“Art. 77.

1. El uso común especial normal de los bienes de dominio público se sujetará a licencia, ajustada a la naturaleza del dominio, a los actos de su afectación y apertura al uso público y a los preceptos de carácter general.

2. Las licencias se otorgarán directamente, salvo si por cualquier circunstancia se limitare el número de las mismas, en cuyo caso lo serán por licitación y, si no fuere posible, porque todos los autorizados hubieren de reunir las mismas condiciones, mediante sorteo.”

II. CONSIDERACIONES DE LA SECRETARÍA PARA LA UNIDAD DE MERCADO

- a) Inclusión de la actividad de instalación, mantenimiento y explotación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos en el ámbito de la LGUM.**

El apartado b) del Anexo de la LGUM define las actividades económicas como:

“b) Actividad económica: cualquier actividad de carácter empresarial o profesional que suponga la ordenación por cuenta propia de los medios de producción, de los recursos humanos, o ambos, con la finalidad de intervenir en la producción o distribución de bienes o en la prestación de servicios. No se incluyen dentro de este concepto las actividades relativas a la reserva o al ejercicio de potestades públicas, jurisdiccionales o administrativas ni la regulación de las relaciones laborales por cuenta ajena o asalariadas.”

La actividad de instalación, mantenimiento y explotación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos constituye una actividad económica y como tal está incluida en el ámbito de aplicación de la LGUM, cuyo artículo 2 establece:

“1. Esta ley será de aplicación al acceso a actividades económicas que se prestan en condiciones de mercado y su ejercicio por parte de operadores legalmente establecidos en cualquier lugar del territorio nacional.

2. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de esta ley las materias del ámbito tributario.”

b) Análisis de la información presentada a la luz de los principios de la LGUM.

El objeto de este informe es analizar la compatibilidad con los principios establecidos en la LGUM de la actuación de diversas administraciones en relación con la implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos.

La LGUM en su capítulo II, «Principios de garantía de la libertad de establecimiento y la libertad de circulación», incluye los principios de no discriminación, cooperación y confianza mutua, necesidad y proporcionalidad de sus actuaciones, simplificación de cargas y transparencia como principios generales necesarios para garantizar la libertad de establecimiento y circulación de los operadores económicos. En concreto, el **artículo 9** establece que 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 establecidos en la LGUM.

Por lo que se refiere al principio de necesidad y proporcionalidad, el **artículo 5** de la LGUM¹⁴ determina que los límites impuestos al ejercicio de una actividad deben estar justificados por la salvaguarda de una razón imperiosa de interés general (RIIG) 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 ejercicio¹⁵, deben guardar

¹⁴ **“Artículo 5.** Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio, 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 guardar relación con la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser proporcionado de modo tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica. (...)”

¹⁵ **“Artículo 3.** Definiciones.

A los efectos de esta Ley se entenderá por: (...)

relación con la razón invocada, y ser proporcionados de modo que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador de la actividad económica.

El **artículo 17**¹⁶ instrumenta este principio de necesidad y proporcionalidad y, respecto a instalaciones e infraestructuras físicas, entiende que concurren los principios de

11. «Razón imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.”

¹⁶ **Artículo 17.** Instrumentación del principio de necesidad y proporcionalidad.

“1. Se podrá establecer la exigencia de una autorización siempre que concurren los principios de necesidad y proporcionalidad, que habrán de motivarse suficientemente en la ley que establezca dicho régimen. Asimismo, los requisitos para la obtención de dicha autorización deberán ser coherentes con las razones que justifican su exigencia. Cuando el régimen de autorización se exija por norma comunitaria o tratado internacional, las autorizaciones podrán estar previstas en una norma de rango inferior a la Ley. Se considerará que concurren los principios de necesidad y proporcionalidad para la exigencia de una autorización:

a) Cuando esté justificado por razones de orden público, seguridad pública, salud pública o protección del medio ambiente en el lugar concreto donde se realiza la actividad, y estas razones no puedan salvaguardarse mediante la presentación de una declaración responsable o de una comunicación.

b) Respecto a las instalaciones, bienes o infraestructuras físicas necesarias para el ejercicio de actividades económicas, cuando sean susceptibles de generar daños sobre el medio ambiente y el entorno urbano, la seguridad o la salud pública y el patrimonio histórico artístico, y estas razones no puedan salvaguardarse mediante la presentación de una declaración responsable o de una comunicación.

c) Cuando por la escasez de recursos naturales, la utilización de dominio público, la existencia de inequívocos impedimentos técnicos o en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, el número de operadores económicos del mercado sea limitado.

d) Cuando así lo disponga la normativa de la Unión Europea o tratados y convenios internacionales, incluyendo la aplicación, en su caso, del principio de precaución.

Las inscripciones en registros con carácter habilitante que no sean realizadas de oficio por las autoridades competentes tendrán a todos los efectos el carácter de autorización.

2. Se considerará que concurren los principios de necesidad y proporcionalidad para exigir la presentación de una declaración responsable para el acceso a una actividad económica o su ejercicio, o para las instalaciones o infraestructuras físicas para el ejercicio de actividades económicas, cuando en la normativa se exija el cumplimiento de requisitos justificados por alguna razón imperiosa de interés general y sean proporcionados.

3. Las autoridades competentes podrán exigir la presentación de una comunicación cuando, por alguna razón imperiosa de interés general tales autoridades precisen conocer el número de operadores económicos, las instalaciones o las infraestructuras físicas en el mercado.

4. Las autoridades competentes velarán por minimizar las cargas administrativas soportadas por los operadores económicos, de manera que, una vez aplicado el principio de necesidad y proporcionalidad de acuerdo con los apartados anteriores, elegirán un único medio de intervención, bien sea la presentación de una comunicación, de una declaración responsable o la solicitud de una autorización.”

necesidad y proporcionalidad para la exigencia de una autorización cuando dichas instalaciones sean susceptibles de generar daños sobre el medioambiente, el entorno urbano, la seguridad y salud pública o el patrimonio histórico artístico, y esas razones no puedan salvaguardarse mediante la presentación de una declaración responsable o una comunicación. También puede considerarse necesaria y proporcionada la exigencia de una autorización cuando por la escasez de recursos naturales, la utilización de dominio público, la existencia de impedimentos técnicos o de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, el número de operadores económicos del mercado sea limitado.

Asimismo, este precepto prevé que concurren los principios de necesidad y proporcionalidad para exigir una declaración responsable cuando en la normativa se exija el cumplimiento de requisitos justificados por alguna razón imperiosa de interés general y sean proporcionados.

Por último, esta norma establece que las autoridades competentes deben minimizar las cargas administrativas soportadas por los operadores económicos, de manera que, una vez aplicado el principio de necesidad y proporcionalidad de acuerdo con los apartados anteriores, elegirán un único medio de intervención, bien sea la presentación de una comunicación, de una declaración responsable o la solicitud de una autorización.

Esta Secretaría considera que, en lo que respecta a la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, debería tenerse en cuenta el análisis de necesidad y proporcionalidad ya realizado al respecto por la normativa sectorial de aplicación, principalmente en los artículos 48.5 y 53.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico. En concreto, se ha concluido (artículo 48.5) que para la instalación de los puntos de recarga el medio de intervención necesario y proporcionado es la declaración responsable, salvo cuando se pretendiera ubicar dichas instalaciones en edificaciones del patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural. A esta excepción cabría añadir la ocupación o uso del dominio público para llevar a cabo la instalación, supuesto en el cual, de acuerdo con La Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas, los ayuntamientos podrían establecer un régimen de autorización si se considerara el medio de intervención necesario y proporcionado.

La sustitución de la licencia o autorización municipal previa para la instalación de los puntos de recarga por la figura de la declaración responsable no supone menoscabo de las garantías en la prestación del servicio hacia los consumidores ni de las obligaciones de cumplimiento de los requisitos previstos en la normativa sectorial, autonómica o municipal aplicable, incluidas las de seguridad, las urbanísticas, o medioambientales,

sino que simplemente el control de la Administración pasará a realizarse a posteriori, salvo en la excepción prevista.

Esta Secretaría entiende que, salvo en las excepciones señaladas, la declaración responsable es el medio de intervención necesario y proporcionado de conformidad con el artículo 17 de la LGUM, dado que, bajo el cumplimiento de los requisitos que se establezcan -que también deberán ser necesarios y proporcionados de acuerdo con el artículo 5 de la LGUM- permite salvaguardar las razones imperiosas de interés general que pudieran invocarse, distorsionando lo mínimo posible la actividad económica de instalación y prestación de servicios de recarga eléctrica para vehículos.

Por otro lado, esta regulación ha suscitado dudas entre los operadores, algunos de los cuales han interpretado que la sustitución de las licencias de obra por declaración responsable para la instalación de los puntos de recarga alcanza también a las infraestructuras necesarias para la prestación del servicio (centros eléctricos de seccionamiento, de transformación) y a las autorizaciones que se pudieran pedir en virtud de la ocupación del dominio público.

No obstante, y atendiendo a la literalidad del precepto, cabría entender que solo parecen haber sido suprimidas las licencias locales que pudieran afectar a la instalación de los puntos de recarga en sí (no de las infraestructuras eléctricas necesarias para la prestación del servicio). Además se entiende que no han sido eliminadas las posibles licencias municipales por utilización del dominio público, dado que, en su caso, debería hacerse de forma expresa, tal y como lo ha hecho, por ejemplo, la regulación del sector de las telecomunicaciones, que permite a los ayuntamientos optar por pedir autorización, o declaración responsable o comunicación previa para la instalación y despliegue de redes públicas de comunicaciones electrónicas y sus recursos asociados que deban realizarse en dominio público (artículo 49.9 Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones).

En este sentido, el Grupo de trabajo GTIRVE ha publicado un documento de preguntas y respuestas (actualizado en abril de 2024). Este documento, indica que la declaración responsable a la que alude el artículo 48.5 de la Ley del Sector Eléctrico se refiere únicamente a los trámites con la administración local para la instalación del “punto de recarga” (no se hace mención de la infraestructura eléctrica necesaria para poner en funcionamiento estos puntos).

A la medida comentada de simplificación administrativa (artículo 48.5 de la Ley del Sector Eléctrico), se ha añadido recientemente la elevación del umbral de potencia (de 250 kw a 3.000 kw) a partir del cual es obligatorio que las autoridades competentes soliciten autorización administrativa previa, de construcción y de explotación, para la

puesta en funcionamiento de las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos. Ello se ha realizado mediante la modificación del artículo 53.1 de la Ley del Sector Eléctrico por el Real Decreto-Ley 5/2023, de 28 de junio, una medida que también deriva del análisis de necesidad y proporcionalidad realizado al respecto por la autoridad estatal.

El sector también alega la falta de cumplimiento de estas disposiciones. A este respecto, hay administraciones autonómicas que han actualizado sus legislaciones¹⁷, pero otras no. Se hace por tanto necesario que las comunidades autónomas actualicen el umbral de potencia de las infraestructuras de recarga que quedan sometidas al procedimiento de autorización que resulte de aplicación (de 250 KW a 3.000 KW), de modo que la norma surta el efecto deseado en lo relativo a la eliminación de trabas para la instalación de puntos de recarga.

Por lo que se refiere a la poca eficacia del aumento de umbral de potencia de 250 kw a 3.000 kw a la hora de obtener Autorización Administrativa Previa y Autorización Administrativa de Construcción para la tramitación de las acometidas eléctricas de media tensión necesarias para la alimentación de estas infraestructuras, se trata de una cuestión cuya valoración según los parámetros del principio de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM corresponde a las autoridades competentes.

III. CONSIDERACIONES ADICIONALES – SOLUCIÓN PLANTEADA

En aplicación de los artículos 4, 7 y 12 de la LGUM que regulan los principios de cooperación, confianza mutua y simplificación de cargas, así como en virtud del artículo 12 que regula la cooperación entre administraciones en el marco de las conferencias sectoriales, esta Secretaría considera que los obstáculos detectados deben abordarse en el Grupo de Trabajo de Infraestructura de Recarga del Vehículo Eléctrico (GTRIVE), presidido por la Secretaría de Estado de Energía y compuesto por los departamentos implicados por razón de materia, así como por las asociaciones y representantes del sector, puesto que este grupo de trabajo tiene entre sus funciones la identificación de barreras al despliegue de infraestructura de recarga así como proponer medidas para eliminar las trabas existentes, identificando al órgano competente en cada caso.

¹⁷ Por ejemplo, en Valencia el *Decreto-ley 7/2024, de 9 de julio, del Consell, de simplificación administrativa de la Generalitat* modifica el *Decreto 88/2005, de 29 de abril, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen los procedimientos de autorización de instalaciones de producción, transporte y distribución de energía eléctrica que son competencia de la Generalitat*.

En concreto, en este caso es relevante el subgrupo creado para la agilización de los trámites administrativos de los puntos de recarga, tal y como se concluyó en el informe de esta Secretaría de 26 de julio de 2023.

En este sentido, primeramente, cabe señalar que, durante el proceso de elaboración de este informe, se ha tenido conocimiento de que el Grupo GTIRVE se ha reunido el 24 de julio de 2024 y que se ha ido avanzando en la solución de algunas de las barreras identificadas en este informe.

En relación con las barreras y posibles soluciones propuestas se señala lo siguiente:

- ✓ Sobre la base de lo expuesto, esta Secretaría concluye que, salvo en las excepciones señaladas, la declaración responsable es el medio de intervención necesario y proporcionado de conformidad con el artículo 17 de la LGUM para regular la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, dado que, definiendo con precisión los requisitos de cumplimiento -que también deberán ser necesarios y proporcionados- las razones imperiosas de interés general que pudieran invocarse (daños sobre el medioambiente y el entorno urbano y la seguridad o la salud pública) quedarían suficientemente protegidas mediante un control a posteriori por parte de la Administración.

Sin perjuicio de lo anterior y en relación con las dudas de interpretación del artículo 48.5 de la Ley del Sector Eléctrico relativas a las autorizaciones que quedan suprimidas y a qué elementos de la instalación de puntos de recarga se refiere, el GTIRVE se compromete a emplazar al órgano competente para elaborar una nota interpretativa que aclare la inseguridad jurídica al respecto, que sea sometida al subgrupo de trabajo y al pleno del GTIRVE.

- ✓ Adicionalmente, se hace necesario que las comunidades autónomas actualicen el umbral de potencia de las infraestructuras de recarga que quedan sometidas al procedimiento de autorización que resulte de aplicación (de 250 KW a 3.000 KW), para dar cumplimiento a la modificación que el Real Decreto-Ley 5/2023, de 28 de junio ha introducido en el artículo 53.1 de la Ley del Sector Eléctrico.

En este sentido, la necesidad de realizar esta modificación normativa por parte de las Comunidades Autónomas será difundida en el marco de la Conferencia Sectorial para la Mejora Regulatoria y el Clima de Negocios y en el marco de la Conferencia Sectorial de Energía.

- ✓ Por lo que se refiere a la *“lentitud en la tramitación de autorizaciones por las demarcaciones de carreteras del Estado (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) y muchas denegaciones de estas autorizaciones”*, la Dirección

General de Carreteras ha manifestado que debe autorizar todas las instalaciones que afectan a las carreteras del Estado, bien por ubicarse en zonas de protección o por tener influencia en la seguridad vial o la explotación de las mismas. Indica esta Dirección General de Carreteras que, desde 2020, en búsqueda de una simplificación de la tramitación administrativa de estos expedientes que contribuya al impulso del despliegue de la infraestructura de recarga, y siempre en el ámbito de acción que le permiten sus competencias, ha implementado varias modificaciones legislativas y organizativas, como la consideración de que no sea necesario ajustar los accesos existentes a la normativa vigente siempre y cuando los puntos de recarga se asocien a una instalación de servicios existente (Orden TMA/178/2020), la posibilidad de ejecutar instalaciones de recarga “fácilmente desmontables” también en la zona de servidumbre de las carreteras estatales (Real Decreto-ley 29/2021), la posibilidad de presentar una declaración responsable para acreditar la conformidad del propietario de los terrenos en los que se ubiquen estas instalaciones de recarga (Orden TMA/277/2023), o la delegación de firma en los jefes de las diferentes demarcaciones de carreteras del Estado de la competencia para autorización de estas actuaciones (Delegación de firma de la Subdirectora de Planificación y Explotación del 25/04/2023). Con todo ello, se ha conseguido facilitar al operador la autorización de estas instalaciones de recarga y se ha conseguido una reducción de plazos de tramitación muy significativa.

- ✓ Por otro lado, en relación con lo establecido en el artículo 28.2 de la *Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras*, es conveniente dar difusión a lo que ha de considerarse como *“instalación desmontable por el Departamento con competencias en la materia”*.

A estos efectos, ya hay dos medidas en marcha; la primera es la inclusión de la definición de “instalaciones fácilmente desmontables” en el documento de preguntas y respuestas de interpretación normativa relativa al despliegue de puntos de recarga elaborado por el Grupo GTRIVE de abril de 2024¹⁸. La

¹⁸ según el cual serían *“aquellas instalaciones que cumplan las siguientes condiciones:*

- 1. Consten de cualquier tipo de estructuras o instalaciones sin empotramiento en la cimentación, excepto si éste fuera fácilmente extraíble.*
- 2. Estén constituidas por elementos de serie prefabricados, módulos, paneles o similares, sin elaboración de materiales en obra ni empleo de soldaduras.*
- 3. Se monten y desmonten mediante procesos secuenciales, pudiendo realizarse su levantamiento sin demolición, siendo el conjunto de sus elementos fácilmente transportable y no precise para su montaje o desmontaje maquinaria de elevación o carga, excepto maquinaria ligera.”*

segunda medida es la inclusión de esta aclaración del concepto en el proyecto de Real Decreto para la aprobación del Reglamento General de Carreteras, que se encuentra actualmente en tramitación, habiéndose llevado a cabo recientemente la audiencia pública.¹⁹

- ✓ Por lo que se refiere a la falta de señalización de los puntos de recarga, el Departamento con competencias en la materia podría estudiar como acelerar la colocación de estas señales. A estos efectos, cabe señalar que en la reunión del Grupo GTIRVE de 24-7-2024 la Dirección General de Tráfico (DGT) ha informado que ha elaborado la *Instrucción MOV 2022/12 Señalización de los puntos de recarga eléctrica en las vías y pictograma de señalización de vehículo eléctrico (7.04.2022)* y que está pendiente de remisión al Consejo de Estado el *Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de señalización de tráfico*, que incorporará dicho pictograma al catálogo de señales. Además, en la última reunión del GTIRVE se ha acordado crear un Subgrupo de Trabajo para seguir avanzando en la señalética en carreteras.

Tras la adopción de la Instrucción de la DGT con los nuevos pictogramas (MOV 2022/12) para la señalización de los puntos de recarga para vehículos eléctricos (PRVE), la Dirección General de Carreteras ha aprobado *la Orden Circular 2/2024 sobre incorporaciones en Señalización Vertical en el ámbito de la Red de Carreteras del Estado*, en la que se recogen los criterios para la utilización de estos pictogramas en las carreteras del Estado, considerando los preceptos establecidos en el *Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la*

¹⁹

https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/audienciainfopublica/recursos/2024-07-08_proyecto_real_decreto_reglamento_general_carreteras_sin_az.pdf

“Artículo 96. Zona de limitación a la edificabilidad

(...) 10. Se entenderán por instalaciones fácilmente desmontables aquéllas que cumplan todas las condiciones siguientes: a) Estén formadas por elementos prefabricados, módulos, paneles o similares, sin elaboración de materiales en obra ni empleo de soldaduras. b) Consten de cualquier tipo de estructuras o instalaciones sin empotramiento en la cimentación, que no podrá sobresalir de la rasante del terreno. c) Puedan ser retiradas de forma inmediata sin necesidad de demoler ningún elemento, mediante maquinaria ligera y herramientas de carácter universal, de forma que no se impida el uso de la zona de servidumbre establecido en el artículo 93. También podrán considerarse fácilmente desmontables los puntos de recarga eléctrica de vehículos, siempre que se cumplan las determinaciones anteriores y las establecidas en el artículo 124. (...)”

Directiva 2014/94/UE, que establece las etapas de implantación de los puntos de recarga eléctrica en los estados miembros.

Con carácter general, en las carreteras del Estado, la señalización de instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera se autoriza a solicitud de los interesados, siempre que se cumplan los requisitos que la normativa vigente establezca para ello. Sin embargo, con el objetivo de favorecer el despliegue de infraestructura de recarga, la Dirección General de Carreteras está trabajando para acometer de oficio la señalización de las estaciones de recarga ultrarrápida para vehículos eléctricos (ERVE) que cumplan los requisitos recogidos en la normativa.

- ✓ Por su parte, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha aprobado la *Circular 1/2024, de 27 de septiembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología y condiciones del acceso y de la conexión a las redes de transporte y distribución de las instalaciones de demanda de energía eléctrica*, que desarrolla el artículo 5 del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, relativo a la obligación de disponer de plataformas web que permitan conocer de antemano la capacidad de acceso existente en cada nudo y gestionar las solicitudes de acceso.

La CNMC se compromete a acelerar la entrada en vigor de las medidas contempladas en la citada circular.

- ✓ El documento Balance del trabajo realizado y recomendaciones, fechado en marzo de 2023, elaborado por el GTIRVE y que figura en la página web del IDAE, contiene ideas, algunas de ellas similares a las aquí expuestas, que sería conveniente implementar. En particular, la secretaría del GTIRVE se compromete a convocar las sesiones de trabajo y emplazar a los órganos competentes para trabajar en un catálogo de buenas prácticas/nota interpretativa/ ordenanza tipo o similar que pueda servir de ayuda a las autoridades competentes para implementar la nueva regulación.
- ✓ Las labores divulgativas de estas actuaciones, incluida la necesidad de que los municipios apliquen correctamente el artículo 48.5 de la Ley del Sector Eléctrico, podrían llevarse a cabo en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), con las comunidades autónomas y con el sector. En este sentido, esta

Secretaría se compromete a dar difusión a dichas iniciativas en una próxima reunión de la Comisión Local de Mejora de la Regulación en el marco de la Conferencia Sectorial para la Mejora Regulatoria y el Clima de Negocios.

Madrid, 14 de enero de 2024

LA SECRETARÍA PARA LA UNIDAD DE MERCADO