

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULA LA ACTIVIDAD DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE RECARGA ENERGÉTICA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/Órgano proponente.	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	Fecha	08/04/2021
Título de la norma.	Real Decreto por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.		
Tipo de Memoria.	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula.	Este real decreto regula el conjunto de principios, derechos y obligaciones vinculados a la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.		
Objetivos que se persiguen.	Sentar las bases que coadyuven a la ordenación de la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos, en previsión del artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, fijando los principios generales que deberán presidir dicha actividad, y detallando el conjunto de derechos y obligaciones asociados a los sujetos participantes en dicha prestación del servicio.		

<p>Principales alternativas consideradas.</p>	<p>La principal opción valorada consiste en la no aprobación de la norma, lo cual se descarta en virtud de la ausencia de regulación actual, lo que actualmente supone la existencia de un vacío normativo en cuanto a la regulación que resulta de aplicación a dicha actividad.</p> <p>A través de la norma se da cumplimiento al mandato establecido en el referido artículo 48.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.</p> <p>Las restantes alternativas se valoran en el apartado 3 de esta memoria.</p>
<p>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</p>	
<p>Tipo de norma.</p>	<p>Real Decreto.</p>
<p>Estructura de la Norma.</p>	<p>La norma consta de 12 artículos, cuatro disposiciones adicionales y cuatro disposiciones finales</p>
<p>Informes recabados.</p>	<p>Está previsto solicitar informe a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y a la Secretaría General Técnica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y dictamen al Consejo de Estado.</p>
<p>Trámite de audiencia.</p>	<p>Mediante la publicación en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y la consulta que llevará a cabo la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a través de su Consejo Consultivo de Electricidad.</p>
<p>ANÁLISIS DE IMPACTOS</p>	

ADECUACIÓN ORDEN DE COMPETENCIAS.	AL DE El real decreto se adecúa al orden competencial, al dictarse al amparo de lo establecido en los artículos 149.1. 13ª y 25ª, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en relación con las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de bases del régimen minero y energético, respectivamente.						
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO.	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="528 667 911 808"> Efectos sobre la economía en general. </td> <td data-bbox="911 667 1394 808"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 808 911 1317"> En relación con la competencia. </td> <td data-bbox="911 808 1394 1317"> <input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia. </td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 1317 911 1762"> Desde el punto de vista de las cargas administrativas. </td> <td data-bbox="911 1317 1394 1762"> <input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. <input checked="" type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas. </td> </tr> </table>	Efectos sobre la economía en general.		En relación con la competencia.	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia.	Desde el punto de vista de las cargas administrativas.	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. <input checked="" type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas.
Efectos sobre la economía en general.							
En relación con la competencia.	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia.						
Desde el punto de vista de las cargas administrativas.	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. <input checked="" type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas.						

	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la AGE.</p> <p><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales</p>	<p><input type="checkbox"/> implica un gasto: Cuantificación estimada: _____</p> <p><input type="checkbox"/> implica un ingreso. Cuantificación estimada: _____</p>
<p>IMPACTO DE GÉNERO.</p>	<p>La norma tiene un impacto de género</p>	<p>Negativo <input type="checkbox"/></p> <p>Nulo <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Positivo <input type="checkbox"/></p>
<p>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS.</p>	<p>Se evalúan en el apartado cuatro de esta memoria.</p>	
<p>OTRAS CONSIDERACIONES.</p>		

A) OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

1. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA NORMA PROYECTADA.

Las sociedades actuales se encuentran inmersas en un profundo proceso de descarbonización de sus economías, en cuyo centro se encuentra la transformación energética. La drástica reducción de emisiones de gases de efecto invernadero constituye uno de los grandes objetivos cuya consecución requiere de esfuerzos tanto a nivel regional, nacional, como internacional.

Al mismo tiempo, dicha descarbonización se sitúa como uno de los principales retos a los que se enfrentan los Estados, y su éxito dependerá en gran medida del esfuerzo coordinado de todos los países. En este sentido, el Acuerdo de París, alcanzado en 2015, representa la principal respuesta internacional de lucha contra el cambio climático.

En el ámbito de la Unión Europea, cabe destacar el denominado “paquete de invierno” *Energía Limpia para todos los europeos* (COM2016 860 final) presentado en 2016 por la Comisión Europea y que ha supuesto la concreción de los grandes objetivos de descarbonización en propuestas legislativas en materia de eficiencia energética, energías renovables, diseño del mercado eléctrico, seguridad de suministro y reglas de gobernanza para la Unión de la Energía, todo ello con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, aumentar la proporción de renovables en el sistema energético y mejorar la eficiencia energética en la Unión en el horizonte 2030.

Dentro de dicho “paquete de invierno” de la UE, el Reglamento de Gobernanza establece un procedimiento de planificación necesario para cumplir con los objetivos y metas de la Unión Europea. En este contexto, el Reino de España ha elaborado el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) que, además de fijar los objetivos a alcanzar para el año 2030, detalla la relación de medidas concretas en materia de descarbonización que incluyen, entre otros, actuaciones en el ámbito de la rehabilitación energética de edificios, eficiencia energética, promoción de energías renovables y autoconsumo, movilidad sostenible y vehículo eléctrico.

Por tanto, uno de los vectores energéticos prioritarios a tener en cuenta es el correspondiente a la movilidad sostenible y, en especial, la penetración del vehículo eléctrico, de tal forma que se consiga una reducción drástica de las emisiones de CO2 en uno de los principales sectores responsables de dichos gases de efecto invernadero.

Este impulso hacia la electrificación del parque de vehículos se encuentra igualmente plasmado en otros marcos de actuación recientemente aprobados, tanto en el ámbito nacional como en el europeo.

Así, el denominado “Pacto Verde Europeo” recalca la necesidad de acelerar la transición hacia una movilidad sostenible e inteligente, en el que la producción y utilización de combustibles alternativos –entre los que se encuentra la electricidad- despeñarán un rol decisivo.

También, la recientemente aprobada “Estrategia de Descarbonización a Largo Plazo: 2050”, elaborada en el marco del nuevo modelo de Gobernanza de la Unión de la Energía, insiste en la necesidad de consolidar y reforzar la senda de neutralidad climática asociada al sector del transporte, fomentando la utilización de combustibles alternativos bajos en emisiones, en cuyo centro se encuentra la electricidad.

Todo este marco de actuación nacional e internacional pone de relieve la urgencia de avanzar hacia un nuevo modelo de transporte sostenible, pero no ignora los retos asociados a dicha transición, entre los que se encuentra el necesario despliegue de la infraestructura de puntos de recarga de vehículos eléctricos, imprescindible para aspirar a una verdadera electrificación del parque de vehículos en España.

Este despliegue supone no solo promover y afianzar la dotación de puntos de recarga en todos los ámbitos existentes (residencial, urbano e interurbano, ...) del territorio nacional, sino que requiere fijar y consolidar las bases de la ordenación de los modelos de actividad ligados a la prestación de dicho servicio de recarga energética de vehículos.

Si bien ya se están articulando diferentes instrumentos para promover el despliegue de la infraestructura de puntos de recarga en el territorio nacional (en cuyo centro se sitúa el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, aprobado por el Gobierno el 7 de octubre de 2020, y que incluye el impulso de la movilidad eléctrica dentro de la política palanca de agenda urbana y rural y lucha contra la despoblación), es objeto del presente

real decreto concretar los aspectos vinculados a la actividad de prestación del servicio de recarga energética de vehículos.

La actual redacción del artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, dada por la modificación introducida en el Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores, que eliminó la figura del gestor de cargas, establece en su apartado primero que 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.

Asimismo, continúa su apartado segundo estableciendo que 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. Por tanto, la ley habilita al Gobierno para establecer, mediante reglamento, los requisitos que deberán cumplir los consumidores que presten dichos servicios (en este sentido hay que destacar que, tal y como establece el artículo 6 de la misma ley, aquellos que lleven a cabo la prestación de servicios de recarga energética de vehículos tendrán la consideración de consumidores, que a tal efecto adquieren la energía para el posterior ejercicio de la actividad).

Además, en materia normativa, cabe destacar la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, parcialmente transpuesta al ordenamiento jurídico nacional mediante Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. Dicho real decreto, en su artículo 4, establece determinadas obligaciones de cumplimiento por parte de los titulares de puntos de recarga, entre los que pueden destacarse la normativa de seguridad industrial aplicable para instalaciones en baja tensión y la obligación para los puntos de recarga accesibles al público de permitir la recarga puntual a usuarios de vehículos eléctricos, sin necesidad de que medie contrato con el comercializador de electricidad o con el gestor de que se trate.

Estos preceptos deben, por un lado, verse reforzados en la presente regulación y, por otro, deben verse complementados con otros, al objeto de contribuir al desarrollo e implantación de puntos de recarga para la prestación de servicios de recarga energética, todo ello al amparo del referido artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, antes mencionado.

Así, la presente norma aclara la relación de sujetos participantes en la prestación del servicio, entre los que destaca la figura del operador del punto de recarga –CPO, por sus siglas en inglés-, que se constituye como el sujeto titular de los derechos de explotación de la infraestructura del punto de recarga, y la empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica –EMSP-, una suerte de “operador virtual” que puede actuar como tercero prestando servicios de valor añadido al usuario de vehículos eléctricos. Unos y otros se encuentran sujetos a los derechos y obligaciones que reconoce este real decreto.

De esta forma, el operador del punto de recarga ha de asumir determinadas obligaciones que tienen como última ratio la prestación de un servicio de recarga en condiciones de mínimo coste y eficiencia del que puedan beneficiarse los usuarios de vehículo eléctrico. Asimismo, aspectos como la presentación de precios del suministro de forma clara y transparente, o la obligación de constitución de un servicio de atención a sus quejas, reclamaciones e incidencias en relación al servicio de recarga energética son aspectos que refuerzan la protección de los usuarios de vehículos eléctricos como receptores de este servicio, mejorando la experiencia del usuario en su interacción con estas infraestructuras.

En similares términos se regula la figura del prestador de servicios de movilidad eléctrica, en los supuestos en los que estos actúen como intermediario entre el usuario del vehículo eléctrico y la infraestructura eléctrica de puntos de recarga. En estas condiciones, deberá existir un acuerdo de interoperabilidad que asegure la efectiva comunicación entre el operador del punto de recarga y el prestador de servicios de movilidad eléctrica.

2. OBJETIVO.

El objetivo de la norma es establecer los principios reguladores de la actividad de prestación del servicio de recarga energética de vehículos eléctricos, dando así cumplimiento al mandato normativo establecido en el artículo 48.2 de la Ley 24/2013, de

26 de diciembre, del Sector Eléctrico, en el que se establece que *“los servicios de recarga energética podrán ser prestados por cualquier consumidor debiendo cumplir para ello los requisitos que se establezcan reglamentariamente por el Gobierno”*.

Las alternativas a los combustibles fósiles, especialmente los vehículos eléctricos, requieren un impulso normativo que resuelva los problemas de coordinación que impiden su implantación masiva. Entre las barreras principales se encuentra el insuficiente desarrollo de las infraestructuras de recarga, que detrae a muchos usuarios de adquirir un vehículo eléctrico enchufable ante la baja disponibilidad de puntos de recarga públicos.

Para resolver la situación descrita, en un primera fase de innovación normativa se procedió a la derogación de la figura del gestor de cargas (derogación articulada a través del Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores, por el que se modificó, entre otros, el artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, y asimismo se derogó el Real Decreto 647/2011, de 9 de mayo, por el que se regula la actividad de gestor de cargas del sistema para la realización de servicios de recarga energética, excepto sus disposiciones adicionales, transitorias y finales), puesto que dicha figura se había revelado como excesivamente rígida y desincentivadora de la actividad.

Sin embargo, dicha modificación, que supuso una liberalización de la actividad de recarga eléctrica, remitía al desarrollo reglamentario posterior la definición de los requisitos y obligaciones que debían cumplir aquellos sujetos participantes en la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos. Este desarrollo reglamentario contribuye a completar el marco normativo de aplicación a la referida actividad, que sin la presente normativa adolecía de un cierto vacío normativo. Por tanto, la presente regulación permite completar este marco, sin contravenir en ningún caso los principios que inspiraron el proceso de liberación iniciado por el Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre.

3. ALTERNATIVAS.

La principal alternativa a la regulación propuesta consiste en la no aprobación del presente real decreto, pero habida cuenta de que existe, por un lado, un mandato normativo (el artículo 48.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre) que establece que los sujetos participantes en la prestación del servicio de recarga energética de vehículos deberán cumplir con los requisitos establecidos reglamentariamente por el Gobierno, y que, por otro, resulta necesario completar el marco normativo de aplicación a la referida actividad, de tal forma que se sienten las bases para la ordenación de la actividad que a su vez sirva de impulso para el despliegue de dicha infraestructura, se opta por descartar esta opción.

Una vez se considera la opción de promover el citado desarrollo normativo como la única vía posible, se pueden contemplar diferentes aspectos de la propia regulación que pueden a su vez valorarse como alternativas a la norma propuesta.

En este sentido, se considera un aspecto imprescindible mantener el espíritu de liberalización iniciado por el Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, dado que la experiencia de la regulación previa, fundamentada en la figura del gestor de cargas, se reveló como un obstáculo al despliegue de dichas infraestructuras, lo que en última instancia se sitúa como el objetivo prioritario de política energética en materia de movilidad sostenible y electrificación del parque de vehículos eléctricos en España. Esta conciencia ha de preservarse en la regulación propuesta, lo que permite descartar alternativas regulatorias más rígidas o que supongan un mayor esfuerzo para los sujetos participantes en dicha actividad (evitando, por ejemplo, la constitución de registros administrativos, o comunicaciones de inicio de actividad, que se constituirían como verdaderas barreras al despliegue de la actividad, sin que por otro lado esta regulación supusiera ningún tipo de elemento favorable para la actividad, los usuarios finales de vehículos eléctricos, o la propia Administración).

De esta forma, la normativa propuesta salvaguarda el espíritu de desregularización iniciado por la normativa antes detallada, y al mismo tiempo colma la falta de regulación existente en el ámbito de la prestación del servicio de recarga energética de vehículos, motivando la aparición de un catálogo de derechos y obligaciones que habrán de cumplir aquellos sujetos que participen en la prestación del servicio, y por tanto favoreciendo la experiencia de los usuarios de vehículos eléctricos en las modalidades de recarga que la propia normativa contempla.

4. Adecuación a los principios de buena regulación

Este real decreto ha sido elaborado teniendo en cuenta los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia que conforman los principios de buena regulación a que se refiere el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La aprobación de este real decreto cumple con el principio de seguridad jurídica, puesto que supone el desarrollo de la previsión contenida en el artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, generando un marco normativo estable, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión a los sujetos a los que afecta.

Igualmente, cumple con el principio de necesidad, dado que completa el marco normativo que hasta la fecha de aprobación del presente real decreto adolecía de un vacío normativo que impedía sentar las bases de ordenación de la actividad de prestación de servicios energéticos de vehículos eléctricos, favoreciendo su despliegue.

Asimismo, cumple con el principio de eficacia porque a través de la presente disposición normativa se consiguen concretar los derechos y obligaciones relativos a los sujetos participantes en la prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos, dando cumplimiento al mandato normativo establecido en el artículo 48.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Se adecua, asimismo, al principio de proporcionalidad, dado que la norma contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir, sin que existan otras medidas menos restrictivas de derechos o que impongan menos obligaciones a los destinatarios para la consecución de los fines previstos en la misma.

En aplicación del principio de transparencia, el Ministerio ha posibilitado la participación de todos los sujetos afectados en los distintos hitos de la tramitación. Así, tal y como establece el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, este real decreto ha sido sometido a audiencia e información pública en el portal web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Por último, es coherente con el principio de eficiencia, dado que esta norma no impone cargas administrativas innecesarias o accesorias.

B) CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.

1. CONTENIDO.

Este real decreto consta de 12 artículos, cuatro disposiciones adicionales y cuatro disposiciones finales.

El artículo 1 establece el objeto de la norma, que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, fija los requisitos para la prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.

El artículo 2 fija el ámbito subjetivo de la norma, de tal forma que lo establecido en este real decreto resultará de aplicación a los prestadores de servicios de recarga energética de vehículos y, adicionalmente, quedan fuera del ámbito de aplicación la denominada recarga vinculada (recarga que se realiza a título individual en la residencia del consumidor de energía eléctrica).

En el artículo 3 se regulan las definiciones que sirven de referencia para los restantes preceptos que aparecen regulados en la norma.

El artículo 4 establece los principios generales del servicio de recarga energética de vehículos. En dicho artículo se fijan los elementos que deberán inspirar cualquier relación entre los sujetos prestadores del servicio y los usuarios de vehículos eléctricos, sin perjuicio de que la norma concrete en artículos posteriores los referidos principios en verdaderos mandatos, derechos y obligaciones para todos los agentes participantes.

El artículo 5 regula las modalidades de prestación del servicio de recarga energética de vehículos. Las modalidades previstas son a su vez consecuencia de la relación de sujetos que participan en la prestación de dicho servicio. Así, se configuran básicamente dos sujetos involucrados en la referida actividad: el operador del punto de recarga –o CPO,

por sus siglas en inglés- y el proveedor de servicios de movilidad eléctrica –EMSP-. El operador del punto de recarga se constituye como el titular de los derechos de explotación de la infraestructura de recarga de vehículos eléctrico, mientras el proveedor de servicios de movilidad eléctrica se constituye como un tercero que puede prestar servicios de valor añadido al usuario de vehículo eléctrico (así como servir de enlace con el CPO a través de acuerdos de interoperabilidad), pero que no es titular de los derechos de explotación de dichas infraestructuras.

En virtud de lo anterior, puede existir una modalidad de prestación del servicio basada en una recarga puntual (también denominada recarga de oportunidad) por el cual el usuario de vehículo eléctrico hace uso de la infraestructura de recarga sin que medie un contrato celebrado entre el CPO y dicho usuario.

Alternativamente, se contempla una modalidad prestacional basada en la existencia de un contrato entre el CPO y el usuario final.

Finalmente, podrá prestarse el servicio a través de una empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica (EMSP). En esta modalidad prestacional, deberá existir un acuerdo de interoperabilidad entre el CPO y el EMSP que permita llevar a efecto dicho suministro de energía eléctrica.

El artículo 6 regula los derechos y obligaciones del CPO. Con carácter general, dicho operador se constituye como el consumidor de energía eléctrica que revende la energía eléctrica para la prestación de servicios de recarga energética de vehículos (de conformidad con el artículo 6 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre), por lo que para estos sujetos resultan de aplicación todos los derechos y obligaciones atribuidos a los consumidores de energía eléctrica existentes en la normativa sectorial. Además de estos, se ha procedido a regular otros derechos y obligaciones que resultan necesarios para asegurar la prestación del servicio conforme a los principios inspiradores de la actividad a los que se hacía referencia en el artículo 4 de esta norma.

El artículo 7 regula los derechos y obligaciones del proveedor de servicios de movilidad eléctrica, de manera análoga a lo establecido en el artículo 6, pero teniendo en cuenta que en este caso esta figura no es el consumidor de energía eléctrica que revende (si no que se constituye como un tercero que contribuye a dicha prestación del servicio) y por tanto

no se le puede imponer a este determinadas obligaciones que corresponden con aquellos sujetos que son responsables de la operación física de la infraestructura física de recarga de vehículos eléctricos.

El artículo 8 regula los denominados acuerdos de interoperabilidad. Con carácter general, la regulación únicamente se circunscribe a trasladar la necesidad de articular este tipo de mecanismos cuando exista una participación combinada del CPO y del EMSP en la provisión del servicio, dejando a las partes la fijación de los detalles de su relación contractual.

El artículo 9 regula las obligaciones de la empresa de distribución de energía eléctrica, que se limitan a una función de cooperación con el promotor en la determinación del emplazamiento más adecuado de conformidad con los intereses del promotor.

El artículo 10 regula las obligaciones de remisión de información. Esta obligación de remisión de información se enmarca en el artículo 13 de la Ley xx/2021, de xx de xxxx, de cambio climático y transición energética, en la que se establece que se pondrá a disposición del público la información de los puntos de recarga eléctrica para vehículos a través del Punto de Acceso Nacional de información de tráfico en tiempo real gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

El artículo 11 establece que las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 250 kW quedan sometidas al procedimiento de autorización que resulte de aplicación, de conformidad con el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Cuando la competencia de la autorización de las instalaciones referidas corresponda a la Administración General del Estado, se estará a lo establecido en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministros y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, que les sean de aplicación.

El artículo 12 establece que el incumplimiento de las obligaciones establecidas en este real decreto se sancionará de acuerdo con lo previsto en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

La disposición adicional primera regula el mandato para el desarrollo de la señalización de puntos de recarga de vehículos eléctricos en vías públicas.

La disposición adicional segunda habilita la posible articulación de requisitos de mantenimiento y operación para los operadores del punto de recarga que resulten beneficiarios de determinadas convocatorias de ayudas.

La disposición adicional tercera establece la eliminación de la obligación de realizar ofertas alternativas de los comercializadores de referencia a precio fijo, cuyo contenido se detalla en el apartado 2.2 de esta memoria.

La disposición adicional cuarta modifica el Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, de tal forma que se admitan las solicitudes de acceso y conexión por parte de los gestores de la red de las plantas de producción con vertido a la red destinadas al autoconsumo que se conecten a la red de distribución de energía eléctrica y que soliciten acceso por una capacidad no superior a 100 kW.

La disposición final primera corresponde con el título competencial.

Por medio de la disposición final segunda se habilita a que se dicten, mediante orden de la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, tantas disposiciones se requieran para el desarrollo y aplicación del presente real decreto.

La disposición final tercera corresponde con la derogación normativa.

Finalmente, la disposición final cuarta establece que el presente real decreto entrará en vigor a partir del día siguiente al de su publicación en el <<Boletín Oficial del Estado>>.

2. ANÁLISIS JURÍDICO Y TÉCNICO.

2.1 Rango de la norma

El rango de la norma es de real decreto, en previsión de la habilitación reglamentaria atribuida al Gobierno por el artículo 48.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, para

establecer los requisitos que habrán de cumplir los consumidores de energía eléctrica que opten por prestar el servicio de recarga energética de vehículos eléctricos.

2.2 Análisis jurídico-técnico

La reforma legislativa llevada a cabo por el Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores, transformó el marco normativo relativo a la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos. Dicha reforma supuso, ante todo, un cambio en el ámbito subjetivo de la actividad económica, dado que la referida norma derogó la figura del denominado gestor de cargas (de igual forma se derogó el Real Decreto 647/2011, de 9 de mayo, por el que se regula la actividad de gestor de cargas del sistema para la realización de servicios de recarga energética, excepto sus disposiciones adicionales, transitorias y finales), sujeto responsable de la prestación del servicio, de tal forma que, a partir de la entrada en vigor del Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, pasaría a ser el consumidor de energía eléctrica la figura del sector que pasaría a prestar el servicio de recarga energética de vehículos (así se recoge en el artículo 6 de la Ley 24/2013, de 26 de octubre, donde se establece que los consumidores son “*las personas físicas o jurídicas que adquieren la energía para su propio consumo y para la prestación de servicios de recarga energética de vehículos*”).

La modificación operada por la referida normativa supuso también un cambio en las modalidades de prestación del servicio. Así, la nueva redacción dada al artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, estableció que la prestación de servicios de recarga 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. Este marco prevé, por tanto, la aparición de “*terceros*” que actúen entre el consumidor de energía eléctrica que revende su energía eléctrica para la recarga de vehículos eléctricos y el usuario final de dichos vehículos. En definitiva, se ha producido una liberalización de la actividad prestacional, de tal forma que este marco coadyuve al despliegue de infraestructuras de recarga, elementos clave para la electrificación del parque de vehículos y para contribuir,

en definitiva, al proceso de descarbonización que abanderará la transición energética en España.

Para dar respuesta a este cambio del marco regulatorio, se ha llevado a cabo una configuración del ámbito subjetivo de la prestación del servicio de recarga de tal forma que:

- Por un lado, se crea la figura del operador del punto de recarga –o CPO, por sus siglas en inglés- que se sitúa como el titular de los derechos de explotación de la infraestructura de los puntos de recarga.

El operador del punto de recarga se constituye, con carácter general, como el consumidor de energía eléctrica, de conformidad con lo establecido en el artículo 6 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Alternativamente, el consumidor podrá ceder o transmitir los derechos de explotación de la infraestructura de puntos de recarga de vehículos eléctricos a terceros, que asumirán los derechos y obligación de conformidad con lo establecido en este real decreto.

- Por otro, y para cumplir con el mandato de que la prestación del servicio pueda ser llevada a cabo por un tercero, se incorpora la figura del proveedor de servicios de movilidad eléctrica, que participa en la prestación del servicio sin ser titular de los derechos de explotación de la infraestructura de los puntos de recarga.

Estas dos figuras son, básicamente, quienes conforman la cadena de valor en la actividad aquí regulada, sin perjuicio de la existencia de otros actores que tienen una especial relevancia en la prestación del servicio, o bien en el despliegue de la propia infraestructura (como la empresa distribuidora de energía eléctrica).

Asociada a la creación de estos sujetos participantes, se encuentra la definición de las modalidades de prestación existentes: una modalidad de prestación del servicio basada en una recarga puntual (también denominada recarga de oportunidad) por el cual el usuario de vehículo eléctrico hace uso de la infraestructura de recarga sin que medie un contrato celebrado entre el operador del punto de recarga y dicho usuario, una modalidad prestacional basada en la existencia de un contrato entre el CPO y el usuario final, y, finalmente, una modalidad de prestación del servicio a través de una empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica. Bajo esta última modalidad, deberá existir un acuerdo

de interoperabilidad entre el CPO y el EMSP que permita llevar a efecto dicho suministro de energía eléctrica.

Además, otro de los aspectos fundamentales de la normativa es la de definir qué tipos de infraestructuras de recarga se encuentran sujetos a la presente normativa.

Por un lado, queda fuera del ámbito de aplicación la denominada recarga vinculada (recarga que se realiza a título individual en la residencia del consumidor de energía eléctrica), puesto que, estrictamente hablando, no se presta tal servicio.

Por otro lado, se ha optado por establecer un catálogo de obligaciones para los operadores de puntos de carga que operen en infraestructuras de puntos de recarga de acceso público, entendido este acceso público como aquella infraestructura que se encuentre en vía pública o que, no encontrándose en vía pública, sea accesible por todos los usuarios de vehículos eléctricos, tales como parkings públicos y privados, o centros comerciales. De esta forma, se asegura que aquellas instalaciones que van a favorecer de una forma más decidida a la penetración del vehículo eléctrico en el territorio nacional cuentan con los aspectos regulatorios necesarios para acompañar al citado despliegue, al tiempo que no se establecen excesivas barreras para aquellas otras infraestructuras de ámbito estrictamente privado.

Una vez se ha definido el ámbito subjetivo de aplicación de la presente norma, se procede a detallar el catálogo de derechos y obligaciones para estos sujetos.

En relación con el operador del punto de recarga, se parte de la consideración de que el CPO se constituye, con carácter general, como el consumidor de energía eléctrica que lleva a cabo la reventa de dicha energía, por lo que se pueden trasladar a este sujeto los mismos derechos y obligaciones asociados al consumidor de energía eléctrica, contenidos tanto en el artículo 44 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, como en su normativa de desarrollo.

Cuando el consumidor ceda o transmita los derechos de explotación de la infraestructura de puntos de recarga a un tercero, se habrán de establecer entre estos los pactos que resulten necesarios para asegurar el cumplimiento de los restantes derechos y

obligaciones establecidos en este artículo. En este caso, el tercero asumirá la posición del operador del punto de recarga.

Por otro lado, y teniendo en cuenta que este consumidor de energía eléctrica presta un servicio, se ha optado por trasladar a este determinadas obligaciones asociadas al ejercicio de la actividad, ya que debe asegurarse la esfera de protección de los usuarios finales de vehículos eléctricos como destinatarios últimos del mismo.

De esta forma, cuando se trate de una infraestructura eléctrica de puntos de recarga para vehículos eléctricos de acceso al público, el operador del punto de recarga tiene las siguientes obligaciones:

- a) Asegurar la entrega de energía eléctrica en el proceso de recarga de forma eficiente y a mínimo coste para el usuario y para el sistema eléctrico, procurando un uso racional de la energía.
- b) Preservar el carácter confidencial de la información de la que tenga conocimiento en el desempeño de su actividad, cuando de su divulgación puedan derivarse problemas de índole comercial, sin perjuicio de la obligación de información a las Administraciones Públicas.
- c) Informar a los usuarios de vehículos eléctricos, cuando la prestación del servicio se realice mediante la modalidad de carga puntual o mediante contrato entre este y el usuario del vehículo eléctrico, acerca del origen de la energía suministrada, así como de los impactos ambientales de las distintas fuentes de energía y de la proporción utilizada entre ellas, en base a la información sobre el origen de la energía suministrada de que disponga en virtud de su respectiva modalidad de contrato de suministro.
- d) Disponer de un servicio de atención a sus quejas, reclamaciones e incidencias en relación al servicio de recarga energética.

El servicio de atención que se establezca debe adecuarse, en todo caso, a los parámetros mínimos de calidad establecidos en la legislación de defensa de los consumidores y usuarios.

- e) Presentar, de manera clara y transparente, el precio de la energía entregada en la prestación del servicio de recarga energética.

- f) Facturar la energía efectivamente entregada en el punto de recarga al usuario del vehículo eléctrico, o cuando la prestación del servicio se realice a través de una empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica, remitir la información correspondiente al consumo a dicha empresa, en virtud de su respectiva modalidad de contrato de suministro.
- g) Proporcionar en cualquier caso la posibilidad de recarga mediante la modalidad de carga puntual a los usuarios de vehículos eléctricos, sin que se puedan establecer obstáculos de tipo técnico o de naturaleza contractual a dicha carga.
- h) Cumplir con las obligaciones de remisión de información cuyo contenido se desarrolla mediante orden de la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- i) Cumplir con las obligaciones de mantenimiento y operación que se impongan, en su caso, en las convocatorias de ayuda como requisito para ser beneficiario de las mismas.

Además, y de manera inherente a la utilización de una infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, se han tenido en cuenta las necesarias previsiones desde el punto de vista de la calidad y seguridad industrial.

Por otro lado, se imponen determinados derechos y obligaciones para la empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica, puesto que estos participan de igual forma en la prestación del servicio de recarga energética de vehículos. Estas obligaciones preservan la protección del usuario del vehículo eléctrico, pero esquivan aquellas obligaciones que corresponden exclusivamente con la utilización o explotación de la infraestructura de puntos de recarga, puesto que estos sujetos no son titulares de dichas infraestructuras físicas.

Tanto para el operador del punto de recarga como para la empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica se establecen determinadas obligaciones de remisión de información al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Así, cabe destacar que la Ley xx/2021, de xx de xxxx, de Cambio Climático y Transición Energética, en su artículo 13.1, establece que el Gobierno pondrá a disposición del público

la información de los puntos de recarga eléctrica para vehículos de acceso público 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.

En previsión de esta habilitación reglamentaria, el real decreto establece como obligación dicha remisión de información al citado Ministerio, si bien el contenido y estructura de dicha información se remite al desarrollo mediante orden de la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

En cualquier caso, dicha obligación de remisión de información resultará de aplicación tanto para el operador del punto de recarga como para la empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica, puesto que ambos sujetos se constituyen como agentes participantes en la prestación del servicio de recarga eléctrica, si bien la naturaleza de la obligación será distinta para uno y otro sujeto (Para el CPO, esta obligación deberá incluir tanto la información estática como dinámica que permita a los usuarios contar con la mejor información sobre las características y disponibilidad de las estaciones de recarga, mientras que para el EMSP únicamente cabe requerir la información censal que se establezca; en cualquier caso, el contenido de esta información se establecerá mediante orden de la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico).

Además, el operador del punto de recarga y la empresa proveedora de servicios de movilidad podrán suscribir acuerdos de interoperabilidad que permita la prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos de forma eficiente y a mínimo coste para el propio usuario y para el sistema eléctrico. Estos acuerdos de interoperabilidad se suscribirán sobre la base de la transparencia y no discriminación entre los sujetos participantes en la prestación de servicios de recarga energética de vehículos. Asimismo, incluirán, al menos, la información necesaria para el cumplimiento de las obligaciones de las empresas proveedoras de servicios de movilidad eléctrica antes mencionadas.

Eliminación de la obligación de realizar ofertas alternativas de los comercializadores de referencia a precio fijo

La Ley 24/2013, de 26 de diciembre, posibilita en su artículo 46.1.q), y en la medida que así lo desarrolle un reglamento, que las comercializadoras de referencia tengan obligación de realizar ofertas a los consumidores con derecho a precio voluntario para el pequeño consumidor en las que el precio del suministro de energía eléctrica sea fijo para un periodo determinado, debiendo fijarse reglamentariamente las condiciones y la duración del contrato suscrito con los consumidores que se acojan a esta opción.

Desde la creación en el Real Decreto 216/2014, de 28 de marzo, de la oferta alternativa al precio voluntario para el pequeño consumidor a precio fijo anual que desarrolló dicha previsión, los precios asociados a estas ofertas realizadas por los comercializadores de referencia (COR) se sitúan entre los más caros del mercado, como así se desprende del último informe de supervisión del mercado minorista de electricidad del año 2019 (en dicho informe *“se propone la eliminación de las ofertas a precio fijo de las comercializadoras de referencia, dado que estas se sitúan entre las más caras de todas las ofertas a las que puede optar el pequeño consumidor en el mercado libre”*). Así, a finales de 2019 más de 10.000 consumidores se encontraban acogidos a estas ofertas, para los que se revela necesario desarrollar una medida de protección que evite su exposición a estos precios abusivos.

Por ello, del mismo modo que fue concretada la obligación a través del Real Decreto 216/2014, de 28 de marzo, en el real decreto se suprime, por una parte, dicha obligación articulada reglamentariamente para los COR de realizar esta oferta en las condiciones reguladas en el título IV del Real Decreto 216/2014, de 28 de marzo, y, por otra parte, se adoptan medidas de protección al consumidor orientadas a que los contratos en ella amparados sean rescindidos sin coste adicional alguno, y a que se agilice el paso de la oferta alternativa a precio fijo a otra oferta de la propia elección del consumidor.

Se otorga a los consumidores que tienen contratadas estas ofertas alternativas un plazo equivalente a un periodo de facturación (un mes en el caso de la gran mayoría de consumidores que disponen de equipos de medida de teled medida y telegestión efectivamente integrados en el sistema, o dos meses en el resto de casos) para suscribir otro contrato en libre mercado u otro contrato con otro comercializador de referencia, en ausencia del cual, su suministro continuará siendo asumido por el mismo comercializador de referencia con el que tienen contratada la oferta alternativa a precio fijo anual, el cual aplicará el precio voluntario para el pequeño consumidor.

Dicho plazo se contabiliza a partir de la primera factura emitida tras la entrada en vigor del real decreto, siempre que transcurran quince días hábiles entre la fecha de entrada en vigor y la emisión de la factura. En caso contrario, el plazo se contabiliza a partir de la factura inmediatamente posterior.

En coherencia con lo anterior, la disposición derogatoria única deroga el título IV del Real Decreto 216/2014, de 28 de marzo, relativo a la oferta alternativa al precio voluntario para el pequeño consumidor a precio fijo, y se eliminan las referencias a dicha oferta existentes en la normativa.

Modificación de la disposición transitoria octava del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica

La disposición transitoria octava del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica establece que, hasta que no se publiquen en las plataformas web la información sobre capacidad de acceso disponible en los nudos, evaluada con los criterios que deberá aprobar la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, los gestores no podrán admitir nuevas solicitudes de acceso y conexión. Esta disposición afecta a todas las plantas de producción con acceso a las redes de transporte y distribución que viertan energía a la red y que requieran permisos de acceso a la red.

Como se ha señalado en diversas ocasiones, el autoconsumo eléctrico renovable es un elemento imprescindible para lograr que el consumidor pueda obtener una energía más limpia y barata. Este autoconsumo a la vez es una palanca para la recuperación económica de la economía y para la descarbonización de la misma.

Si bien las plantas de menos de 15kW en suelo urbano y aquellas que no tengan vertido a las redes no requieren permisos de acceso y conexión, sí que los requieren el resto de plantas destinadas al autoconsumo. Así pues, para evitar que eventuales retrasos en la puesta en funcionamiento de las plataformas web antes señaladas puedan poner en riesgo los proyectos de centenares de pequeñas empresas y complejos residenciales que pudieran realizar autoconsumo colectivo, y con el fin de evitar interferir en el otorgamiento de permisos de acceso y conexión a grandes plantas de producción de energía, se considera adecuado que lo dispuesto en la disposición transitoria octava antes señalada

no sea de aplicación a las plantas de producción con vertido a la red destinadas al autoconsumo que se conecten a la red de distribución de energía eléctrica y que soliciten acceso por una capacidad no superior a 100 kW.

3. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

3.1 Trámite de consulta pública previa.

Conforme al artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno se ha prescindido del trámite de consulta pública dada la urgencia que existe en la tramitación de este real decreto para completar el marco normativo de aplicación a la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos que sirva al mismo tiempo de soporte sobre el que afianzar el despliegue de la infraestructura de puntos de recarga que coadyuven al cumplimiento de los objetivos de descarbonización de la economía en general, y del sector de la movilidad en particular.

3.2 Trámite de audiencia e informe preceptivo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Se somete el presente texto normativo al correspondiente trámite de audiencia en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Asimismo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia realizará el correspondiente trámite de audiencia adicional a través de su Consejo Consultivo de Electricidad.

De igual modo, se solicita de esa Comisión el informe preceptivo de conformidad con lo previsto en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

C) ANÁLISIS DE IMPACTOS

1. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE

COMPETENCIAS.

a) Análisis de los títulos competenciales.

El artículo 149.1.13ª y 25ª de la Constitución atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, y bases del régimen minero y energético. La Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, aprobada en virtud de dicho marco de distribución de competencias, tiene por objeto establecer la regulación del sector eléctrico con la finalidad de garantizar el suministro de energía eléctrica, y de adecuarlo a las necesidades de los consumidores en términos de seguridad, calidad, eficiencia, objetividad, transparencia y al mínimo coste.

En el marco de la citada Ley 24/2013, de 26 de diciembre, se desarrolla el presente texto reglamentario.

b) Análisis de la participación autonómica y local en la elaboración del proyecto.

El proyecto de real decreto será sometido a audiencia, mediante su publicación en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Como se ha señalado anteriormente, al recabarse su parecer, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia realizará trámite de audiencia mediante la consulta que llevará a cabo a través de su Consejo Consultivo de Electricidad, en el cual están presentes las comunidades autónomas.

2. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO.

a) Impacto económico y presupuestario.

El presente real decreto no supone un mayor coste para el sistema eléctrico, así como tampoco se prevé que la norma suponga un coste adicional ni para los consumidores finales de electricidad ni usuarios de vehículos eléctricos o terceros, puesto que la norma únicamente sienta las bases para la ordenación de la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos.

El presente real decreto no tiene ningún impacto desde el punto de vista de los Presupuestos Generales del Estado.

b) Análisis de las cargas administrativas.

El desarrollo de este real decreto no supone la creación de cargas administrativas para los sujetos afectados por la referida norma.

Así, si bien es cierto que se establece una obligación de remisión de información al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (implementada por medio del artículo 10), que podría llegar a suponer una carga administrativa en tanto que los sujetos obligados se verían abocados a implementar los necesarios sistemas informáticos que permitiesen cumplir con dicha remisión de información, estas cargas no podrán valorarse con el debido detalle hasta que no se lleve a cabo la concreción de dicha obligación por medio del necesario desarrollo reglamentario, así previsto en el referido artículo. De esta forma, la orden de la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que desarrolle dicha obligación de remisión información incorporará el análisis correspondiente a las posibles cargas administrativas que su efectiva implementación conlleva (y que dependerá de aspectos tan relevantes como el contenido estático y dinámico que tendrán remitir al Ministerio, la frecuencia de actualización de dichos valores, etc.).

3. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO, EN LA INFANCIA Y ADOLESCENCIA Y EN LA FAMILIA

De conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, este real decreto no tiene impacto por razón de género, en la infancia y adolescencia y en la familia, al no contener medidas que afecten de modo inmediato a las personas físicas.

4. OTROS IMPACTOS.

De conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, este real decreto no tiene otros impactos, más allá de los destacados en la presente memoria.

