

**MEMORIA JUSTIFICATIVA DE PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA 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.**

**1. OPORTUNIDAD DE LA NORMA.**

**A. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA NORMA PROYECTADA. MOTIVACION.**

El desarrollo de la movilidad eléctrica a nivel global constituye una de las prioridades en materia de política energética para contribuir al cumplimiento de los objetivos climáticos para los próximos años. Son múltiples los beneficios de la electrificación del sistema de transporte, tanto en lo que atañe a la diversificación energética y reducción de la dependencia de los productos derivados del petróleo como en materia de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y de otros gases contaminantes, ayudando en consecuencia a mejorar la calidad del aire de las ciudades y mejorando, a su vez, la eficiencia en la movilidad. Además, resulta una herramienta fundamental para favorecer el crecimiento de la generación eléctrica a partir de fuentes de energía renovables.

En la Unión Europea, el 25 por ciento de las emisiones totales de gases de efecto invernadero, siendo el más relevante el CO<sub>2</sub>, están vinculadas con el sector del transporte. En España, este porcentaje alcanza 24 por ciento, representando el transporte por carretera el 80 por ciento del consumo de energía final del sector.

El desarrollo del vehículo eléctrico es una de las líneas directrices de la política de movilidad sostenible que se está llevando a cabo por la Comisión Europea. Así, en el año 2009 se aprobó la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. Posteriormente, la Comisión Europea dirigió una comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo relativa a la Estrategia Europea sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes. Del mismo modo, en el marco del Libro Blanco sobre Transporte 2010-2030, la Comisión Europea recoge los ejes prioritarios para avanzar hacia una política de apoyo a la movilidad y a la reducción del impacto ambiental en el sector transporte. Mediante la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014 relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos se establecen medidas para asegurar la creación de una infraestructura que garantice el suministro de electricidad, entre otros, en el sector transporte.

En los últimos cinco años se ha producido un avance cuantitativo muy significativo en el número de vehículos eléctricos, gracias a las políticas de incentivos económicos y al abaratamiento del coste de las baterías eléctricas. Sin embargo, existe aún un enorme potencial de desarrollo del sector.

Para impulsar un crecimiento ágil y ordenado resulta necesario proceder a una simplificación más profunda de los requisitos exigibles a los sujetos que prestan los servicios de recarga de vehículos eléctricos.

La regulación del gestor de cargas se introdujo en nuestro ordenamiento nacional en el año 2011, con la aprobación del 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. Posteriormente, la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, recogió la definición de los servicios de recarga energética y de la figura del gestor de cargas y clarificó su régimen de derechos y obligaciones. A su vez, el Real Decreto 647/2011, de 9 de mayo, fue modificado mediante el Real Decreto 1074/2015, de

27 de noviembre, por el que se modifican distintas disposiciones en el sector eléctrico, a fin de simplificar determinados requisitos técnicos, en particular para puntos de recarga de pequeña potencia asociados a actividades distintas de la recarga energética. Por su parte, el 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, y que transpone la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, en lo relativo a los puntos de recarga eléctricos, vino a complementar el citado marco.

Mediante el presente real decreto se procede a abordar una simplificación máxima en los requisitos y condiciones para el ejercicio de los gestores de cargas, conforme a los principios de buena regulación previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, especialmente en lo que se refiere a los principios de seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia. Se confía en que, con ello, pueda producirse un despliegue significativo de puntos de recarga asociados a actividades distintas de la recarga energética, en particular en el sector terciario, que vengan a sumarse a los existentes en los propios domicilios, aumentando así significativamente el radio y posibilidades de utilización de los vehículos eléctricos.

Esta medida se adopta en el marco de las actuaciones de apoyo a la movilidad eficiente energéticamente y sostenible que está desarrollando el Gobierno, con la finalidad de dar un nuevo impulso al desarrollo de la movilidad de vehículos alternativos y, en particular, de vehículos e infraestructuras de recarga eléctricas.

## **B. OBJETIVOS**

Mediante el presente real decreto se procede a abordar una simplificación máxima en los requisitos y condiciones para el ejercicio de los gestores de cargas, esperando con ello que pueda producirse un despliegue significativo de puntos de recarga asociados a actividades distintas de la recarga energética, en particular en el sector terciario, que vengan a sumarse a los existentes en los propios domicilios, aumentando así significativamente el radio y posibilidades de utilización de los vehículos eléctricos.

El desarrollo de la movilidad eléctrica a nivel global constituye una de las prioridades en materia de política energética para contribuir al cumplimiento de los objetivos climáticos para los próximos años. Son múltiples los beneficios de la electrificación del sistema de transporte, tanto en lo que atañe a la diversificación energética y reducción de la dependencia de los productos derivados del petróleo como en materia de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y de otros gases contaminantes, ayudando en consecuencia a mejorar la calidad del aire de las ciudades y mejorando, a su vez, la eficiencia en la movilidad. Además, resulta una herramienta fundamental para favorecer el crecimiento de la generación eléctrica a partir de fuentes de energía renovables.

## **2. CONTENIDO**

El contenido del proyecto de Real Decreto es el siguiente:

Su **artículo único** recoge la norma que se modifica (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), y consta de seis apartados que modifican los siguientes artículos:

El **artículo 2** se modifica para simplificar la redacción anterior sobre los derechos y obligaciones de las empresas gestoras de cargas del sistema. En particular, se introduce de forma expresa por un lado la

posibilidad de contratar los servicios de un representante para la gestión de las obligaciones previstas en el dicho artículo, siendo el gestor de cargas, titular de las instalaciones, el responsable del cumplimiento de los requisitos y obligaciones y el derecho del gestor a tener a disposición de los usuarios la información relativa a las instalaciones de recarga en funcionamiento en un geoportal en la sede electrónica del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital.

En cuanto a las obligaciones, se suprimen las obligaciones de remisión anual de información a la Administración, y la obligación de adscripción a centro de control simplificando al máximo las obligaciones en el ejercicio de la actividad.

Se introduce, de manera expresa, la obligación de mantener actualizados la información relativa a los puntos de recarga activos, por cuanto de lo contrario, resultaría inútil para los ciudadanos y usuarios, la existencia del geoportal con los datos de las instalaciones. Asimismo, se introduce la obligación, cuando en la instalación de consumo la potencia instalada de los puntos de recarga sea elevada, superior a 450 kW, de disponer de los equipos de medida necesarios para registrar los consumos destinados a la recarga de vehículos de forma diferenciada a los consumos para su propio uso cuando estos se produzcan. Para estos puntos, teniendo en cuenta que para tal potencia previsiblemente estarán asociados a instalaciones cuya finalidad única sea la prestación de servicios de recarga (en contraposición con los vinculados a otras instalaciones de consumo cuya actividad principal sea diferente), procede disponer de medida individualizada, para llevar a cabo el seguimiento de la actividad por parte de la administración, en línea con lo dispuesto además en el artículo 4.7 de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

El **artículo 3** se modifica para actualizar los procedimientos administrativos relacionados con la actividad, de forma que sea válida la comunicación de inicio, que se hará mediante declaración responsable, para el desarrollo de la actividad en cualquier parte del territorio, y que éstos se lleven a cabo por medios electrónicos, en virtud de lo dispuesto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado y en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Asimismo, se establece que el Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital mantendrá actualizado un listado con todos los gestores de cargas del sistema y las instalaciones de cada uno de ellos, incluyendo la información sobre los puntos de recarga de forma georreferenciada, en un geoportal, en la sede electrónica del mismo.

Se da una nueva redacción a los apartados a y b del **artículo 4** sobre los requisitos necesarios para ser gestor de cargas del sistema, con el objeto de simplificarlos. En particular, se procede a la supresión del requerimiento de acreditación de los gestores de carga de su capacidad para vender y comprar energía sin que existan limitaciones o reservas al ejercicio de dicha actividad mediante su reflejo de manera expresa en su objeto social.

Asimismo, se recoge que, cuando los gestores de cargas vayan a adquirir la energía directamente en el mercado de producción, para acreditar su capacidad técnica y económica deberán haber cumplimentado el procedimiento previsto en el artículo 78 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, remitiendo al procedimiento específico para ser consumidor directo en mercado.

En el **artículo 5** sobre el contrato de los peajes de acceso, desaparece el párrafo segundo del apartado 3, suprimiéndose la exigencia de medida específica de la energía vendida a través de los puntos de recarga

El **artículo 6** se modifica con el objeto de clarificar cuales son consecuencias derivadas del incumplimiento de los requisitos que dieron pie al inicio de la actividad, así como de las obligaciones contempladas en real decreto.

Asimismo, se adapta el contenido del **artículo 7** relativo al régimen de Inspección y seguimiento a los gestores de cargas del sistema.

Además, el texto contempla una **disposición derogatoria única**, una **disposición adicional única** que establece que las referencias al Ministerio de Industria Turismo y Comercio se entenderán hechas al Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital y una **disposición final única** de entrada en vigor.

### **3. ALTERNATIVAS**

Se han considerado en el análisis distintas alternativas muchas de las cuales conllevarían una modificación del artículo 4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre. Siendo posible llevar a cabo una simplificación del marco con rango reglamentario se ha optado por abordar las modificaciones necesarias mediante una modificación del actual Real Decreto 647/2011, de 9 de mayo.

### **4. TRAMITACIÓN**

#### **4.1 Trámite de información pública previsto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno**

El Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital de conformidad con el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, tiene previsto la realización del trámite de información pública mediante publicación en la página web, en la sección de participación pública:

<http://www.minetad.gob.es/energia/es-ES/Participacion/Paginas/Index.aspx>

#### **4.2 Trámite de audiencia e informe preceptivo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.**

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, lo dispuesto en la presente propuesta será enviado para informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Asimismo, el trámite de audiencia se prevé evacuar mediante consulta a los representantes en el Consejo Consultivo de Electricidad, de acuerdo a lo previsto en la disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, en relación con el artículo 26.5. 6º de la ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

### **5. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO**

#### **a) Impacto económico general**

El despliegue del vehículo eléctrico permitirá incrementar utilización de energía eléctrica como fuente de energía primaria lo que conllevará múltiples beneficios para la sociedad y la economía y para el sistema eléctrico en particular, mediante el aprovechamiento de la infraestructura de red existente, y la posibilidad de utilización de fuentes de energía renovables:

- reducción de emisiones de CO2 y por ende mejora de la calidad del aire en particular en los entornos urbanos,
- reducción de dependencia de derivados del petróleo,
- mayor eficiencia energética en el transporte por carretera
- optimización del uso de las redes eléctricas, mediante una mejora en la gestión de la demanda y mediante el aplanamiento en la curva de carga del sistema.

Resulta, no obstante, muy complejo valorar tales impactos, por cuanto dependerá del grado de penetración del vehículo eléctrico.

#### **b) Efectos en la competencia en el mercado.**

El proyecto de real decreto tendrá un efecto positivo al aumentar el número de gestores de carga y en consecuencia, la competencia en el ámbito de la prestación de servicios de recarga energética.

#### **c) Análisis de las cargas administrativas**

El proyecto de real decreto tiene un impacto favorable en la reducción de los costes para el desempeño de la actividad y de cargas administrativas, al eliminar obligaciones antes exigidas (medida, remisión de información, obligación de adscripción a centro de control, etc).

Resulta, no obstante, complejo valorar tales impactos, por cuanto dependerá del grado de penetración de los nuevos gestores.