

I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

21096 *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.*

I

La descarbonización de la economía, además de una necesidad imperiosa para limitar el cambio climático y sus efectos sobre el planeta, representa una oportunidad desde el punto de vista económico, tal y como ha identificado el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), de forma de que los fondos destinados por Europa a reparar los daños provocados por la crisis del COVID-19 sirvan, a través de reformas e inversiones, para construir una recuperación económica, social y ambientalmente sostenible.

El desarrollo e implementación del PRTR ha puesto de manifiesto la necesidad de acelerar el despliegue de nuevos modelos de negocio relacionados con la energía, como la movilidad eléctrica, el autoconsumo o las renovables innovadoras, para los cuales el marco normativo vigente en la actualidad presenta indefiniciones y barreras que dificultan enormemente, en algunas ocasiones llegando incluso a imposibilitar, su desarrollo.

Mediante este real decreto-ley se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético tendentes a eliminar las barreras normativas que impiden o dificultan un despliegue acelerado de la movilidad eléctrica, el autoconsumo o las energías renovables innovadoras, lo que permitirá la ejecución eficaz y diligente de los fondos del PRTR y la consecución de los objetivos fijados en el marco estratégico de energía y clima, movilizandoinversiones, creando empleo y anticipando los beneficios de la transición hacia un modelo económico y social más sostenible.

En particular, este real decreto-ley facilitará la aplicación y despliegue de las líneas de actuación incluidas en el «Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) de Energías Renovables, Hidrógeno Renovable y Almacenamiento» aprobado por el Consejo de Ministros con fecha 14 de diciembre de 2021.

II

En relación con la movilidad eléctrica, se actúa 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.

El artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece en su apartado 1 la obligación de las Administraciones, en el marco de sus respectivas competencias, de adoptar 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 fijaría para el año 2030 objetivos de penetración de vehículos matriculados con nulas o bajas emisiones directas de CO₂, según sus diferentes categorías. En el citado plan, se considera que se alcanzará un parque de vehículos de 5.000.000 en 2030.

El apartado 2 del artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética establece la obligación de que los titulares de los 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 de instalar, 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 veintiuno meses desde la entrada en vigor de la ley.

Asimismo, el apartado 3 establece la obligación de instalar al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua a los titulares 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, que deberá prestar servicio en un plazo de veintisiete meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley.

Actualmente, se está negociando en la UE la propuesta de Reglamento de Combustibles Alternativos. En éste se contempla una potencia acumulada a nivel nacional en función de parque de vehículos eléctricos e híbridos, así como una cobertura mínima de puntos de recarga en la RTE-T (cada 60 km y unas potencias mínimas por estación de 300 kW en 2026 y de 600 kW en 2031 para vehículos ligeros y de 1.400 kW en 2026 y de 3.500 kW en 2031 para pesados).

Es por tanto necesario promover con urgencia medidas que faciliten el despliegue de puntos de recarga en el entorno de las principales vías de comunicación incluyendo las carreteras del Estado. Para ello, como primera medida, se facilita el régimen de autorizaciones de estos puntos en los terrenos colindantes a dichas carreteras, en unas determinadas condiciones y siempre que se garantice la seguridad vial, lo que se lleva a cabo mediante una modificación del artículo 28 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Dicha modificación, a su vez, abre paso al establecimiento de las obligaciones concretas y los plazos para la instalación de puntos de recarga de alta capacidad, previstas en el referido artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, para el caso de las personas concesionarias de carreteras estatales con contratos en ejecución a la entrada en vigor de dicha ley en los que se incluyan instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos.

En tercer lugar, con el objetivo de reducir las cargas y barreras administrativas para el despliegue de la infraestructura de recarga, se modifica 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 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. Este nuevo apartado tiene carácter básico, al amparo de lo dispuesto por el artículo 149.1, 13.^a y 25.^a de la Constitución, en la medida en que, como ha señalado la doctrina del Tribunal Constitucional (por todas, STC 79/2017, FJ 7), se fija una determinada modalidad de intervención administrativa que remueve obstáculos sin menoscabo del cumplimiento de la normativa vigente, con la finalidad de dinamizar la instalación de puntos de recarga y, con ello, impulsar decididamente la transición hacia un modelo económico más sostenible.

En cuarto lugar, siguiendo con el fomento del despliegue de la infraestructura de recarga, se incorporan al ordenamiento jurídico nuevas exigencias para los edificios existentes de uso distinto al residencial privado y que cuenten con una zona de uso aparcamiento con más de veinte plazas, que deberán contar, antes del 1 de enero de 2023, con dotaciones mínimas de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos proporcionales al número total de plazas de aparcamiento. Los requisitos serán más exigentes para el caso de edificios de titularidad de la Administración General del Estado o de los organismos públicos vinculados a ella o dependientes de la misma, en línea con el necesario papel ejemplarizante del sector público. Asimismo, se incluyen obligaciones para fijar las dotaciones mínimas de recarga de vehículos eléctricos en estacionamientos

contenidos en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, cuyo componente 17, relativo a la reforma del sistema nacional de ciencia, tecnología e innovación, prevé la creación de una carrera científica atractiva y estable, estableciendo las bases de un nuevo itinerario postdoctoral al que los investigadores puedan acceder de forma competitiva y en el que, tras la finalización del programa y una evaluación favorable, opten a un puesto de trabajo estable. Este modelo aportará, en definitiva, un horizonte de estabilidad, y redundará en mayor atracción de talento y en el retorno de investigadores del extranjero.

IX

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

El real decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que, tal como reiteradamente ha exigido el Tribunal Constitucional (sentencias 6/1983, de 4 de febrero, FJ 5; 11/2002, de 17 de enero, FJ 4, 137/2003, de 3 de julio, FJ 3, y 189/2005, de 7 julio, FJ 3; 68/2007, FJ 10, y 137/2011, FJ 7), el fin que justifica la legislación de urgencia sea subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes, máxime cuando la determinación de dicho procedimiento no depende del Gobierno.

Debe quedar, por tanto, acreditada «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4)».

Con el fin de dar cumplimientos al objetivo de penetración de vehículos con cero emisiones y la necesidad de infraestructuras de recarga asociada en el PNIEC 2021-2030, es necesario promover con urgencia medidas que faciliten el despliegue de puntos de recarga en el entorno de las principales vías de comunicación incluyendo las carreteras del Estado.

Así, en relación con las medidas orientadas al fomento de la movilidad eléctrica mediante el despliegue de una infraestructura de estaciones de puntos de recarga de vehículos eléctricos, estas encuentran su justificación en la necesidad de configurar un marco normativo flexible, ágil e incentivador que facilite su despliegue, habida cuenta del papel esencial que dichas infraestructuras desempeñan en el proceso de electrificación del parque de vehículos que deberá producirse en los próximos años.

Esta electrificación del sector del transporte (que se engloba dentro del más ambicioso proceso de electrificación de la economía y que afectará a todos los ámbitos de la sociedad: ámbito residencial, sector servicios, industria, etc.) se constituye como una palanca imprescindible para lograr los objetivos de descarbonización a los que se ha comprometido el Reino de España, dado el protagonismo actual del sector como uno de los principales responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero producidas a nivel nacional. Por ello, resulta crucial abordar de manera omnicomprendiva todos aquellos elementos regulatorios que directa o indirectamente pueden estar frenando dicha transformación, siendo el despliegue de una red de infraestructuras de puntos de recarga uno de los factores críticos que permitirán lograr dicha reconversión.

En el ámbito europeo, el paquete legislativo «fit for 55» aprobado por la Comisión Europea en julio de 2021 ha situado la transición energética en el centro del proceso de recuperación que deberá producirse tras la crisis sanitaria ocasionada por la pandemia del COVID-19, y en él pueden destacarse aquellas medidas orientadas al despliegue de una red de puntos de recarga suficiente que incentive la adopción del vehículo eléctrico.

Asimismo, se habilita al Gobierno y a las personas titulares de los Ministerios de Hacienda y Función Pública, de Trabajo y Economía Social, para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de Asuntos Económicos y Transformación Digital y de Ciencia e Innovación, para dictar, en el ámbito de sus respectivas competencias, cuantas disposiciones y adoptar medidas que sean necesarias para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este real decreto-ley, ya que es posible que por razones técnicas puedan ser necesarias algunas concreciones de lo previsto en este real decreto-ley por parte del Consejo de Ministros o por el titular del departamento ministerial competente.

Finalmente, el real decreto-ley atiende al cumplimiento y respeto de los principios de buena regulación, exigibles en todo texto normativo, y que se contemplan en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En primer término, se ajusta a los principios de necesidad y eficacia, en virtud del interés general en el que se fundamentan las medidas, siendo el real decreto-ley el instrumento más inmediato para garantizar su consecución. El principio de proporcionalidad se respeta, puesto que este real decreto-ley incluye la regulación imprescindible para la consecución de los objetivos previamente mencionados.

Asimismo, la norma guarda coherencia con el ordenamiento jurídico vigente, respetando el principio de seguridad jurídica. Y, por último, en cuanto al principio de transparencia, esta norma, si bien está exenta de los trámites de consulta pública, audiencia e información pública por tratarse de un decreto-ley, tal y como autoriza el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, define claramente sus objetivos, reflejados tanto en su parte expositiva como en la memoria que lo acompaña. Por último, en relación con el principio de eficiencia, en este real decreto-ley se la norma tiene como uno de sus objetivos la reducción de cargas administrativas para los ciudadanos.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta de las Ministras para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de Hacienda y Función Pública, de Trabajo y Economía Social, de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de Asuntos Económicos y Transformación Digital y de Ciencia e Innovación, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de diciembre de 2021,

DISPONGO:

TÍTULO I

Fomento de la movilidad eléctrica mediante el despliegue de la infraestructura de recarga

Artículo 1. *Instalación de puntos de recarga en zonas de protección de las carreteras.*

Se modifica el artículo 28.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, relativo a las zonas de protección de la carretera, que queda redactado como sigue:

«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.»

Artículo 2. *Puntos de recarga en concesiones en redes estatales de carreteras.*

A efectos de lo establecido por el apartado 11 del artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, en relación con el párrafo segundo de su disposición final decimoquinta, las personas concesionarias de carreteras estatales con contratos en ejecución a 22 de mayo de 2021 en los que se incluyan instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos, quedan sometidas a las siguientes obligaciones en materia de instalación de puntos de recarga eléctrica:

a) 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 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 catorce meses a partir de la entrada en vigor de este real decreto-ley.

b) 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 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 veinte meses a partir de la entrada en vigor de este real decreto-ley.

c) 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 veinte meses a partir de la entrada en vigor de este real decreto-ley.

d) Quienes 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.

Artículo 3. *Licencias o autorizaciones previas para la instalación de puntos de recarga.*

Se añade un apartado 5 al artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la siguiente redacción:

«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

Disposición final decimotercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 21 de diciembre de 2021.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN