

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

Regula los aspectos vinculados a la actividad de prestación del servicio de recarga energética de vehículos, detallando, entre otros, los principales sujetos participantes (operador del punto de recarga —CPO— y empresa proveedora de servicios para la movilidad eléctrica —EMSP—), los derechos y obligaciones de estos sujetos y la necesidad de suscribir acuerdos de interoperabilidad. **Modifica** la disposición adicional cuarta del Real Decreto 148/2021, por el que se establece la metodología de cálculo de los cargos del sistema eléctrico. **Deroga** el título IV del Real Decreto 216/2014, por el que se establece la metodología de cálculo de los precios voluntarios para el pequeño consumidor de energía eléctrica y su régimen jurídico de contratación. **Suprime** todas las referencias a la oferta alternativa al precio voluntario para el pequeño consumidor a precio fijo contenidas en el Real Decreto 216/2014.

1. NOVEDADES INTRODUCIDAS POR 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

El *Boletín Oficial del Estado* del día 19 de marzo de 2022 publicó 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 (el “RD 184/2022”). La aprobación de este RD 184/2022 da cumplimiento a una de las medidas previstas en el marco del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) de Desarrollo de un Ecosistema para la fabricación del Vehículo Eléctrico y Conectado, aprobado mediante acuerdo del Consejo de Ministros el 13 de julio de 2021. El RD 184/2022 se aprueba en un contexto en el que el Gobierno tiene como objetivo fomentar y promover el desarrollo de infraestructuras de puntos de recarga de vehículos eléctricos, así como la compra por parte de la población de este tipo de coches con la finalidad de alcanzar en los próximos años la electrificación del parque de vehículos en España. Esta normativa se aprueba también dentro del objetivo europeo y nacional de descarbonizar la economía y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

De igual modo, por medio de este RD 184/2022, se da cumplimiento a uno de los aspectos comprendidos dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), cuya implementación debe respetar en todo momento el principio de no causar un perjuicio significativo al medioambiente.

Así, en los últimos meses se están aprobando diferentes instrumentos para promover el despliegue de infraestructuras de puntos de recarga a nivel nacional. En este sentido, destaca el Real Decreto-Ley 29/2021, 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 (el “**RDL 29/2021**”). Con la aprobación del RDL 29/2021, el Gobierno se centró en adoptar medidas para fomentar el despliegue del coche eléctrico y para evitar la sensación de “ansiedad de autonomía”, que —como indica el RDL 29/2021 en su exposición de motivos— detrae de adquirir y usar vehículos eléctricos en desplazamientos de larga distancia.

En definitiva, el RD 184/2022 tiene intención de reforzar y completar la regulación existente en el ámbito nacional en materia de movilidad eléctrica y desarrollo e implementación de infraestructuras de puntos de recarga, y, en particular, reforzar, entre otras, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, y la regulación del artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico (“**Ley del Sector Eléctrico**”), con el fin de regular los requisitos para prestar el servicio de recarga energética.

El ámbito de aplicación del RD 184/2022 resulta aplicable a los prestadores de servicios de recarga eléctrica en puntos de recarga de acceso público (por ejemplo, *parkings* públicos, privados (que sean accesibles por todos los usuarios de vehículos eléctricos), centros comerciales o estaciones de servicio). Los principios bajo los que deberá prestarse el servicio de recarga, entre otros, incluirán el principio de carga eficiente, mínimo coste, no discriminación, claridad y transparencia en los precios, y accesibilidad universal. El incumplimiento de las obligaciones previstas en el RD 184/2022 se sancionará de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Sector Eléctrico.

El servicio de recarga podrá ser prestado mediante alguna de las siguientes modalidades: (a) mediante recarga puntual cuando no exista un contrato previo entre CPO y el usuario del vehículo eléctrico; (b) mediante la existencia de un contrato previo entre CPO y el usuario del vehículo eléctrico; y (c) a través de una empresa proveedora de servicios para la movilidad eléctrica.

Para dar cumplimiento a lo expuesto, el RD 184/2022 impone, entre otras, las medidas que se resumen brevemente a continuación y aclara diferentes conceptos dentro de la prestación de servicios de la recarga de vehículos eléctricos.

1.1 SE ACLARA LA RELACIÓN ENTRE LOS SUJETOS PARTICIPANTES EN LOS SERVICIOS DE MOVILIDAD ELÉCTRICA

El RD 184/2022 distingue principalmente dos sujetos al margen del propio usuario del vehículo eléctrico. Por una parte, se encuentra el operador del punto de recarga, conocido por sus siglas en inglés como CPO (*charging point operator*), que es el propietario de la infraestructura del punto de recarga o el titular de los derechos de explotación de dichas infraestructuras del punto de recarga. El CPO se constituye en términos generales como el consumidor de la energía a los efectos del artículo 6 de la Ley del Sector Eléctrico; sin embargo, el CPO podrá ceder o transmitir parcial o totalmente sus derechos de explotación sobre el punto de recarga a un tercero. Por otra parte, se distingue a la empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica, cuyas siglas en inglés son EMSP (*e-mobility service provider*), que actúa como empresa proveedora de servicios

de movilidad al usuario; por ejemplo, el EMSP puede actuar como intermediario entre el CPO y el usuario del vehículo eléctrico actuando como una especie de operador virtual. En otras palabras, el EMSP no sería el titular de la infraestructura de puntos de recarga de vehículos eléctricos ni tampoco el titular de los derechos de explotación en sentido estricto, sino que actúa como un tercero.

1.2 ACUERDOS DE INTEROPERABILIDAD

En aquellos casos en los que el EMSP actúe como intermediario entre el punto de recarga y el usuario del vehículo eléctrico, el RD 184/2022 impone la existencia de acuerdos de interoperabilidad entre el CPO y el EMSP con el fin de asegurar una completa y fluida comunicación entre ambos sujetos y de prestar los servicios de movilidad eléctrica de forma eficiente y con el menor coste posible para el usuario y el sistema eléctrico. Dichos contratos podrán formalizarse de forma libre entre CPO y EMSP y, en todo caso, deberán incluir dentro de su contenido la información necesaria para dar cumplimiento a las obligaciones de cada una de las partes. En particular, el RD 184/2022 hace expresa mención a incluir la regulación referente a aquella información necesaria para el cumplimiento de las obligaciones del EMSP.

1.3 CONCRECIÓN DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS SUJETOS PARTICIPANTES

Con el mismo objetivo de regular la prestación del servicio de recarga de vehículos eléctricos, el RD 184/2022 incluye un listado de derechos y obligaciones para cada uno de los sujetos.

En concreto, el artículo 6 hace referencia al listado de derechos y obligaciones del CPO, que, al margen de los que ya se han ido comentado a lo largo de este documento, incluye:

- (a) entregar la energía a título gratuito u oneroso de conformidad con las modalidades de prestación del servicio previstas en el propio RD 184/2022, asegurando la prestación del servicio de forma eficiente y accesible y procurando un uso racional de la energía (servicios regulados en el artículo 48 de la Ley del Sector Eléctrico);
- (b) cumplir con la normativa aplicable de calidad, seguridad industrial y meteorología. En particular, en aquellos casos en los que la infraestructura del punto de recarga se encuentre conectada a la red de baja tensión, esta deberá cumplir con las disposiciones previstas en el Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba una nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT-52 “*Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos*”, del Reglamento electrotécnico para baja tensión, aprobado por el Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, y se modifican otras instrucciones técnicas complementarias del mismo;
- (c) mantener la confidencialidad de la información a la que tenga acceso en el marco de su actividad, sujeto a las obligaciones de información que el operador del punto de recarga pueda tener frente a las Administraciones públicas;
- (d) mantener informados a los usuarios sobre el origen de la energía suministrada (e. g., qué tanto por ciento de la energía tiene origen renovable), entre otros;

- (e) disponer de un servicio de atención al cliente en tiempo real para dar soporte a los usuarios y gestionar reclamaciones e incidencias;
- (f) indicar de forma clara y transparente el precio de la energía objeto del servicio;
- (g) disponer de los medios necesarios para proceder con la facturación de la energía efectivamente suministrada. En caso de que el servicio se preste por un EMSP, el operador del punto de recarga deberá remitirle a este esa información;
- (h) permitir la recarga puntual;
- (i) cumplir con las obligaciones de remisión de información previstas en el propio RD 184/2022; y
- (j) cumplir con las obligaciones de mantenimiento y operación de las infraestructuras de los puntos de recarga.

Por su parte, el artículo 7 hace referencia al listado de derechos y obligaciones de las empresas de servicios de movilidad eléctrica, que, al margen de los que ya se han ido comentado a lo largo de este documento, son los mismos que los descritos en los apartados (c), (d), (e), (f) e (i) anterior para el operador del punto de recarga.

1.4 COOPERACIÓN DE LA EMPRESA DISTRIBUIDORA CON EL OPERADOR DEL PUNTO DE RECARGA

En el marco del despliegue de las infraestructuras de puntos de recarga de vehículos eléctricos, la empresa distribuidora deberá cooperar con el operador del punto de recarga. En este sentido, en el marco de las solicitudes de acceso a la red de distribución, deberá ofrecer información en relación con la capacidad de acceso a la red para acoger la potencia que sea adecuada en el punto de recarga y cualquier otra información que pueda cooperar en reducir los costes de inversión por parte del promotor del punto de recarga.

1.5 OBLIGACIONES DE REMISIÓN DE INFORMACIÓN

El RD 184/2022 indica que se pondrá a disposición del público información relativa a las infraestructuras de puntos de recarga para vehículos eléctricos de acceso público mediante el Punto de Acceso Nacional de Información de Tráfico en tiempo real, el cual está gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Asimismo, esta información también se publicará a través del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal. Para cumplir con este propósito, los prestadores de servicios de movilidad eléctrica deberán remitir de forma previa al Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico información (actualizada) referente a la localización de las infraestructuras de puntos de recarga, las características de los puntos de recarga, si están o no disponibles y su precio de venta al público.

1.6 DEROGACIÓN DEL TÍTULO IV DEL REAL DECRETO 216/2014, DE 28 DE MARZO, POR EL QUE SE ESTABLECE LA METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE LOS PRECIOS VOLUNTARIOS PARA EL PEQUEÑO CONSUMIDOR DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y SU RÉGIMEN JURÍDICO DE CONTRATACIÓN (“RD 216/2014”)

Se elimina la obligación de que los comercializadores de referencia realicen una oferta alternativa al precio voluntario para el pequeño consumidor (PVPC) a aquellos consumidores que ostentan el derecho a dicho precio voluntario. En dicha oferta se debe establecer un precio fijo del suministro para un año en los términos y condiciones establecidos en el título IV del RD 216/2014. El RD 184/2022, sujeto a los términos indicados en él, incluye el modelo de escrito informativo que, en su caso, deberá remitir el comercializador de referencia al consumidor para comunicarle la desaparición de la oferta alternativa al PVPC a precio fijo y la posibilidad de contratar otra oferta con una comercializadora en libre mercado o el PVPC con un comercializador de referencia, y, en su caso, para comunicarle al consumidor que su contrato a oferta alternativa al PVPC a precio fijo será rescindido sin coste alguno adicional, en el caso en el que el consumidor no haya contratado una oferta con una comercializadora en libre mercado o el PVPC con un comercializador de referencia.

2. ABOGADOS DE CONTACTO



Meritxell Sayol Serra
Asociada coordinadora
+34 +34934165173
meritxell.sayol@uria.com
