MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

IDAE
Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía

GUÍA PRÁCTICA PARA LOS MUNICIPIOS

DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO

Papel del ayuntamiento en la tramitación administrativa de los puntos de recarga

AEDIVE
ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

45 AÑOS
Federación Española de Municipios y Provincias

Índice

Contexto 02

Tipos de infraestructura de recarga 03

Papel de la Administración local en la tramitación de puntos de recarga en su municipio 05

- Declaración responsable para la instalación de infraestructura de recarga 05
- Planificación urbanística y coordinación con los operadores del sistema de distribución 07

Incentivos fiscales municipales para facilitar el despliegue de la infraestructura de recarga del vehículo eléctrico 08

Buenas prácticas 09

- Declaraciones responsables 10
- Incentivos fiscales 11

Anexo I. Modelo de declaración responsable

GUÍA PRÁCTICA PARA LOS MUNICIPIOS
DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO

CONTEXTO

Esta guía se realiza por mandato del Grupo de Trabajo para el Despliegue de la Infraestructura de Recarga del Vehículo Eléctrico (GTIRVE), órgano de gobernanza presidido por el secretario de Estado de Energía, dependiente del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), y como recomendación de la Secretaría de Unidad de Mercado de la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa.

En su informe N/REF 28/24024, la Secretaría de Unidad de Mercado indica que, a través de la información recibida de la Asociación de Empresas para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE), "la secretaría del GTIRVE se compromete a convocar las sesiones de trabajo y emplazar a los órganos competentes para trabajar en un catálogo de buenas prácticas/nota interpretativa/ordenanza tipo o similar que pueda servir de ayuda a las autoridades competentes para implementar la nueva regulación". Asimismo, se indica que "las labores divulgativas de estas actuaciones, incluida la necesidad de que los municipios apliquen correctamente el artículo 48.5 de la Ley del Sector Eléctrico, podrían llevarse a cabo en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP)".

La finalidad de esta guía es facilitar a los ayuntamientos el conocimiento y la gestión del despliegue de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos, proporcionando información clara sobre sus tipologías, requisitos y procedimientos administrativos, con el fin de agilizar su implantación y garantizar su desarrollo conforme al marco normativo vigente.

Objetivos específicos:

- Ofrecer información sobre los distintos tipos de infraestructuras de recarga, diferenciando entre recarga vinculada y recarga de oportunidad, así como sus requisitos y tipologías.
- Orientar sobre los procedimientos administrativos adecuados, en función de las particularidades de cada ayuntamiento, conforme a la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
- Enumerar ejemplos de buenas prácticas.

Con ello, se contribuirá a alcanzar los objetivos reflejados en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) en lo referente a la transición hacia la movilidad eléctrica, se mejorará la calidad del aire de las ciudades y, por tanto, la salud de las personas, así como la sostenibilidad y eficiencia energética en la movilidad, utilizando electricidad procedente de fuentes renovables, abundantes en nuestro país, con el correspondiente impacto económico y geopolítico que conlleva la disminución de la dependencia del petróleo. Adicionalmente, se contribuye a la descarbonización del sector del transporte, que aporta el 33% de las emisiones de gases de efecto invernadero del país.

TIPOS DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA

El tipo de recarga hace referencia a la potencia e intensidad de la carga y, por consiguiente, al tiempo de recarga necesario. Por otra parte, el modo de recarga se refiere al nivel de comunicación entre el vehículo y la infraestructura de recarga.

En la siguiente tabla se muestran los tipos de recarga, con la potencia de carga que ofrece cada una de ellas, indicando el tiempo aproximado para realizar una recarga:

	Carga lenta	Carga semi rápida	Carga rápida	Carga súper rápida	Ultra rápida
Uso	Doméstica	Centros comerciales, parkings	Espacio de accesos públicos	Autovías	Autovías
Público objetivo	Residentes	Clientes residentes	Taxis, VTC. turistas, DUM, etc	Viajeros, autobuses, camiones, etc.	Viajeros, autobuses, camiones, etc.
Potencia (kW)	3,7 7,4	7,4 22	50	100 350	> 350
Tiempo de carga	8 h 10 h	1,5 h 4 h	35 min	15 20 min	5 10 min

Un ayuntamiento participa en la tramitación de cada uno de estos tipos de recarga, que, según se ve en la tabla, pueden estar ubicados en:

a) Vía pública o espacios de acceso público
b) Viviendas particulares o aparcamientos de comunidades de vecinos
c) Aparcamientos de residentes (PAR)
d) Hubs de recarga de oportunidad en las ciudades.

Se entiende por recarga vinculada aquella que se realiza en el lugar donde el vehículo permanece estacionado durante sus periodos de inactividad, como el domicilio o el lugar de trabajo. Es fundamental que los futuros usuarios de vehículos eléctricos definan previamente cómo y dónde harán esa recarga antes de adquirir el vehículo.

Una de las principales ventajas de la movilidad eléctrica, frente a los vehículos de combustión, es la posibilidad de aprovechar los momentos en los que el coche no se utiliza para recargarlo. En este contexto, la recarga lenta se presenta como la opción más económica y técnicamente sencilla de instalar.

En lo que respecta a los espacios públicos, es importante tener en cuenta que, en zonas urbanas densamente pobladas, resulta prioritario liberar la vía pública del aparcamiento de larga estancia. Por ello, la vía pública no debería considerarse una solución adecuada para la recarga vinculada, que debe resolverse preferentemente en espacios privados o en aparcamientos específicos.

Sin embargo, los espacios públicos sí pueden desempeñar un papel clave en el despliegue de electrolineras de acceso público, especialmente en zonas periféricas de la ciudad o en ubicaciones estratégicas de alta rotación. Este tipo de recarga, conocida como recarga de oportunidad, es especialmente útil para turistas, flotas de taxi y vehículos con conductor (VTC), servicios de reparto y otros usos profesionales.

Además, es fundamental que exista una buena señalización que indique la ubicación de los puntos de recarga disponibles, ya sea en la vía pública, en aparcamientos de titularidad pública, privados o en zonas del sector terciario como hospitales, centros comerciales o equipamientos públicos.

PAPEL DE LA ADMINISTRACIÓN LOCAL EN LA TRAMITACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA EN SU MUNICIPIO

DECLARACIÓN RESPONSABLE PARA LA INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA

El despliegue de puntos de recarga es un proceso complejo que se suele alargar en el tiempo y que implica, además de al promotor/operador de puntos de recarga, a los operadores del sistema de distribución eléctrica (DSO), así como a las Administraciones públicas a nivel municipal, autonómico y estatal hasta llegar a la puesta en marcha.

Se estima que el tiempo medio para un proyecto de recarga en media tensión es de unos 24-36 meses, y de unos 18-24 para baja tensión. En este contexto, rebajar los tiempos de obtención de los permisos y simplificar los procedimientos administrativos son la clave para la agilización del despliegue de infraestructura.

El artículo 69 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC) regula la declaración responsable y sirve de base legal para medidas como la establecida en el Artículo 48.5 de la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico.

A su vez, el Real Decreto Ley 29/2021 sustituye licencias previas por declaraciones responsables en la instalación de puntos de recarga.

La declaración responsable es un documento mediante el cual el titular de la instalación manifiesta, bajo su responsabilidad, que cumple con la normativa aplicable y que dispone de la documentación necesaria para acreditar dicho cumplimiento.

Según el artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, las administraciones públicas competentes no podrán exigir licencia o autorización previa para la instalación de puntos de recarga, ya sea para obras, instalaciones, funcionamiento o actividad.

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

En cualquier caso, el declarante deberá contar con el justificante de pago del tributo correspondiente, cuando así se requiera. Además, la declaración responsable deberá incluir una manifestación expresa del cumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa vigente, así como, cuando proceda, la posesión de la documentación que lo acredite.

La inexactitud, falsedad u omisión de información esencial en la declaración responsable, así como su falta de presentación, impedirá la explotación de la instalación y podrá suponer su retirada, además de las responsabilidades legales que correspondan.

Según la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), la exigencia por parte de las Administraciones públicas de una licencia o autorización previa vulnera el art. 5 de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM).

Beneficios de la declaración responsable:

- Eliminación de licencias de obra y actividad, reduciendo tiempos de tramitación administrativa.
- Inicio inmediato de los trabajos para realizar la instalación del punto de recarga e iniciar el servicio de recarga eléctrica desde el día de su presentación, sin esperas por autorizaciones.
- El declarante deberá estar en posesión del justificante de pago del tributo correspondiente cuando sea preceptivo, es decir, la administración local no pierde el pago del tributo correspondiente y no pierde sus facultades de comprobación, control e inspección que podrán realizarse en cualquier momento.

Por su parte, el promotor de la infraestructura debe asegurarse de que la infraestructura cumple con todos los requisitos normativos aplicables:

- Identificación del solicitante y del emplazamiento donde se realizará la instalación.
- Normativa técnica: cumplimiento del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión (REBT) y todas las normativas sectoriales que sean de aplicación.
- Normativa urbanística, ambiental y de seguridad.
- Documentación técnica: debe disponer de un proyecto técnico, incluyendo memoria descriptiva, planos de instalación y demás documentación que sea de aplicación.
- Compromiso de mantenimiento: es necesario garantizar el correcto funcionamiento y seguridad de la infraestructura.

Las administraciones públicas podrán exigir controles posteriores para verificar que la instalación cumple con la normativa vigente, sin que esto condicione su puesta en marcha.

Se anexa a esta guía un modelo de declaración responsable.

¿En qué casos no es aplicable la sustitución de las licencias previas por una Declaración responsable?

Únicamente no será posible iniciar la realización de los trabajos para instalar un punto de recarga con una declaración responsable cuando:

- La instalación de recarga afecte a edificaciones del patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural.
- La instalación de recarga suponga la ocupación o uso del dominio público. Por ejemplo, nuevo suministro, que necesita realizar la obra de la cala para la nueva acometida (tramo entre el armario en fachada del edificio hasta el centro de transformación que indique la distribuidora como origen de la conexión).
- Las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga sean de potencia superior a 3.000 kW (arts.48.5 y 53 LSE y 11 del RD 184/2022).

PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y COORDINACIÓN CON LOS OPERADORES DEL SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN

La planificación urbanística es un elemento esencial para el despliegue eficiente de infraestructuras de recarga en los municipios. Una planificación adecuada permite garantizar la disponibilidad de espacios estratégicos para la instalación de puntos de recarga, asegurando su accesibilidad y funcionalidad dentro del tejido urbano.

Para facilitar este proceso, es fundamental que los planes urbanísticos municipales integren medidas específicas que permitan la expansión de la infraestructura de recarga con criterios claros de ubicación y compatibilidad con otros usos del suelo. Algunos aspectos clave incluyen:

- Identificación de áreas prioritarias para la instalación de estaciones de recarga, como estaciones de transporte multimodal, electrolineras o hubs de recarga, aparcamientos públicos y estaciones de servicio.
- Coordinación con planes de movilidad urbana: integración de la infraestructura de recarga dentro de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).
- Electrificación del transporte público urbano, flotas municipales y VTC.

También es fundamental una coordinación entre el municipio y los operadores del sistema de distribución (DSO), de cara a la elección de las zonas de infraestructura de recarga y potencias disponibles. El tiempo necesario para verificar la disponibilidad de potencia, tramitar el punto de conexión y obtener permisos por parte del DSO se podría acortar con una planificación previa.

INCENTIVOS MUNICIPALES PARA FACILITAR EL DESPLIEGUE DE LA INFRASTRUCTURA DE RECARGA DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO

Dado que el servicio de recarga no tiene la consideración de servicio público, el ayuntamiento no está obligado a garantizar la existencia de una infraestructura de recarga. No obstante, si el ayuntamiento desea impulsar su desarrollo en las fases iniciales, puede recurrir a la colaboración público-privada, licitando concesiones de uso de suelo público para la instalación y explotación de puntos de recarga, bajo un régimen de concurrencia.

Sin embargo, esta estrategia debe valorarse con extrema cautela, ya que las concesiones implican comprometer un recurso escaso en el entorno urbano. En todo caso, estas concesiones nunca deben destinarse a un uso privativo del suelo, sino a la creación de una infraestructura de acceso público.

Los ayuntamientos también pueden impulsar la instalación de puntos de recarga mediante incentivos fiscales. La normativa vigente permite aplicar bonificaciones en distintos impuestos locales para quienes apuesten por la movilidad eléctrica.

Según el Real Decreto Ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, las ordenanzas fiscales pueden incluir:

- **Bonificaciones de hasta el 50 % en el impuesto sobre bienes inmuebles (IBI)** para inmuebles que cuenten con puntos de recarga homologados.
- **Bonificaciones de hasta el 50 % en el impuesto sobre actividades económicas (IAE)** para actividades económicas que instalen puntos de recarga en sus locales.
- **Bonificaciones de hasta el 90 % en el impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras (ICIO)** para las obras necesarias para instalar esta infraestructura.

Estas medidas permiten a los ayuntamientos actuar como facilitadores, eliminando barreras económicas para el despliegue de la red de recarga eléctrica. Sin embargo, es fundamental que los ayuntamientos consideren también el impacto que estas bonificaciones pueden tener en sus ingresos, ya que la reducción de la cuota fiscal podría implicar una pérdida económica que deberá ser equilibrada con las prioridades y necesidades locales.

BUENAS PRÁCTICAS

La facilidad de comunicación entre municipios y operadores de puntos de recarga es muy importante para acelerar la tramitación administrativa de proyectos de infraestructura de puntos de recarga para vehículo eléctrico.

En ese sentido, disponer de canales de comunicación ágiles (preferentemente con medios digitales, sin necesidad de presencialidad) entre las dos partes (municipio y operador de punto de recarga) es fundamental para agilizar aclaraciones, consultas y documentación durante los proyectos.

Por otro lado, es relativamente frecuente que las propias plataformas digitales utilizadas en los municipios para tramitación de expedientes no dispongan de opción específica para aportar la declaración responsable desde el momento inicial del proyecto. En estos casos, la solución adoptada por el solicitante normalmente consiste en registrar una comunicación previa o presentar un escrito a modo de instancia genérica y no hay un seguimiento rápido ni una respuesta clara por parte de la administración municipal.

Por tanto, las herramientas digitales que faciliten la inclusión de toda la documentación en una misma plataforma específica facilitan la revisión y el seguimiento específico de cara a la obtención de licencias municipales e inicio de las obras.

En definitiva, se identifican los siguientes puntos clave para una tramitación óptima:

- Contacto e interlocución clara durante el proceso.
- Conocimiento por parte de los técnicos municipales del concepto de “declaración responsable”.
- Existencia de un procedimiento definido para solicitud de puntos de recarga, evitando en lo posible registros “genéricos” de aportación de documentación.
- Registro específico y claro de la declaración responsable.
- Seguimiento e información actualizada del estado del expediente.

A continuación, se dan algunos casos concretos de entidades locales.

DECLARACIONES RESPONSABLES

La declaración responsable debería estar contemplada desde el momento inicial en el procedimiento habitual de aporte de documentación de una solicitud o expediente de infraestructura de recarga de un ayuntamiento. Lo más sencillo es que esta se encuentre disponible en las propias plataformas digitales utilizadas en los municipios para tramitación de expedientes, disponiendo de una opción específica para aportar la declaración responsable.

Como buenas prácticas, a modo de ejemplo:

- Ayuntamiento de Vitoria Gasteiz: portal específico para instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos de la sede electrónica del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz:

Solicitud de autorización para instalación de puntos recarga de vehículos eléctricos (Electrolineras) - Sede Electrónica - vitoria-gasteiz.org

- Ayuntamiento de Vigo: tiene disponible en su sede electrónica un acceso directo a la Declaración responsable para tramitar la instalación de puntos de recarga, con información clara y precisa.

https://sede.vigo.org/expedientes/tramites/tramite.jsp?id_tramite=933&lang=es

- El Ayuntamiento de Ciudad Real: dispone en su sede electrónica de información muy detallada y sencilla para tramitar declaraciones responsables de instalaciones para el aprovechamiento de la energía solar y de puntos de recarga de vehículos eléctricos,

https://www.ciudadreal.es/sede-electronica/210-sede-electronica/23643-declaracion-responsable-de-instalaciones-para-el-aprovechamiento-de-la-energia-solar-y-de-puntos-de-recarga-de-vehiculos-electricos.html

Otras iniciativas:

- El Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid ha elaborado un extenso y completo Plan de Impulso a la Electromovilidad, con fecha diciembre 2021, que puede aclarar dudas y ser de utilidad para otros municipios.

https://www.lasrozas.es/sites/default/files/inline-files/Resumen%20ejecutivo%20plan%20impulso%20electromovilidad%20Las%20Rozas.pdf

INCENTIVOS FISCALES MUNICIPALES

En relación con los incentivos fiscales, algunos municipios ya han tomado medidas en este sentido.

A modo de ejemplo de buenas prácticas:

- El Ayuntamiento de Madrid establece una bonificación del 20% en el ICIO por la instalación de puntos de recarga que se puede tramitar en línea y una bonificación del 75% del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (IVTM) a los vehículos eléctricos de forma indefinida.

https://agenciatributaria.madrid.es/portales/contribuyente/es/Impuestos-tasas-y-precios-publicos/Construcciones-Instalaciones-y-Obras-ICIO-/Exenciones-y-bonificaciones/Impuesto-sobre-Construcciones-Instalaciones-y-Obras-ICIO-Bonificaciones/?vgnextfmt=default&vgnextoid=fac71c6df0b3d810VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnextchannel=5822e5bcc9c78710VgnVCM1000008a4a900aRCRD

- El Ayuntamiento de Getafe ofrece una bonificación del 75% en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM).

https://getafe.es/delegaciones/economia-y-hacienda/movilidad-y-transportes/actuaciones/el-vehiculo-electrico/bonificaciones-adquisicion/

- El Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes ofrece para los vehículos eléctricos una bonificación del 75% durante los cinco primeros años desde la matriculación.

https://www.ssreyes.org/beneficios-fiscales

- El Ayuntamiento de Las Rozas cuenta con diferentes incentivos y bonificaciones para los distintos vehículos híbridos y eléctricos. Así, en el IVTM, desde 2021, se estableció la bonificación hasta el máximo legal permitido para los vehículos menos contaminantes, un 75% a todos los vehículos con distintivo Cero Emisiones y ECO. En cuanto a las empresas, la bonificación por instalación de cargadores eléctricos está establecida en el 25% del ICIO.

Se facilita Ordenanza fiscal del Ayuntamiento de La Rozas (1) y modelo de solicitud de bonificación (2):

(1) Ordenanza Fiscal 2 - Impuesto sobre Vehiculos de Traccion Mecanica 2025 (Vigente 2024) - Ayuntamiento de Las Rozas
(2) FORMULARIO BONIFICACION IVTM VEHICULOS CERO Y ECO.pdf

ANEXO I

MODELO DE DECLARACIÓN RESPONSABLE PARA LA REALIZACIÓN DE OBRAS, INSTALACIONES, FUNCIONAMIENTO Y ACTIVIDAD DE PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

1. Datos del titular de la instalación

Nombre:
DNI:
Dirección:
Teléfono:
Mail:

2. Datos de la empresa Instaladora

3. Datos a efectos de notificación

4. Antecedentes

El artículo 3 del 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, en el apartado 5 al artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, sin perjuicio del régimen de autorizaciones previsto en el artículo 53

5. Objeto

Declarar:

a) Que la actuación no precisa de licencia de obras.

b) Que todos los datos contenidos en esta declaración y en los documentos que se adjuntan, en su caso, son ciertos.

c) Que tienen la condición de personas interesadas en este procedimiento y/o que ejercen su derecho conforme a derecho.

d) Que se cumplen todos los requisitos establecidos en la normativa vigente, se dispone de la documentación que así lo acredita y se presentará si es requerida.

e) Que la inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, en cualquier dato, manifestación o documento que se acompañe o incorpore a esta declaración reponsable, determinará la imposibilidad de explotar la instalación y, en su caso, la obligación de retirarla desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiera lugar.

f) La descripción detallada de la instalación de recarga de vehículos eléctricos objeto de esta declaración, está recogida en la Memoria Técnica de Diseño.

En ..... , a ..... de ..... de 20 .....