

INFORME SOBRE LA INFORMACIÓN PRESENTADA, AL AMPARO DEL ARTÍCULO 28.3 DE LA LEY 20/2013, DE 9 DE DICIEMBRE, DE GARANTÍA DE LA UNIDAD DE MERCADO, EN RELACIÓN CON LA EXISTENCIA DE OBSTÁCULOS PERSISTENTES A LA INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

(UM/045/24)

CONSEJO. PLENO

Presidenta

D.^a Cani Fernández Vicién

Consejeros

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D.^a Pilar Sánchez Núñez

D. Carlos Aguilar Paredes

D. Josep Maria Salas Prat

D.^a. María Jesús Martín Martínez

Secretario del Consejo

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 17 de septiembre de 2024

I. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL INFORME

El 15 de julio de 2024 tuvo entrada en esta Comisión una solicitud de informe remitida por la Secretaría para la Unidad de Mercado (SECUM), en el procedimiento iniciado de oficio por dicha SECUM en virtud del artículo 28.3 LGUM de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM) debido a la existencia de obstáculos persistentes a la

instalación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos en todo el territorio estatal¹.

Concretamente, la SECUM ha tenido conocimiento de la posible persistencia de estas barreras en el sector de las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos a través de diversas vías. En particular, a través de la información recibida de la Asociación de Empresas para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE), en el marco del procedimiento del art. 28 iniciado por esta asociación en 2023 (expediente 28-23010) y la recientemente recibida en el recurso del artículo 26 interpuesto este año (expediente 26-24001, inadmitido por causas formales), así como de los resultados de la Consulta pública de la CNMC sobre infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos que forma parte de un estudio que está realizando la CNMC. Asimismo, en el marco de los mecanismos de la LGUM ha habido también otros expedientes concretos sobre el tema (26/23037, 26/24009 y 28/23027).

La SECUM considera que las barreras identificadas, en particular las que se refieren a la solicitud de licencias o autorizaciones por parte de las autoridades competentes para la instalación de dichas infraestructuras, pueden resultar no compatibles con la normativa estatal o autonómica, la normativa sectorial, o la LGUM.

Se considera que se cumplen con los criterios establecidos para la iniciación de oficio del mecanismo del art. 28.3 LGUM, al ser barreras de especial transcendencia para el desarrollo de un sector – el del vehículo eléctrico – con un impacto fundamental para la descarbonización del transporte, y por tanto para la transición energética, que se hallan en todo el territorio del Estado. Al mismo tiempo, se trata de barreras en las que se presenta una particular viabilidad de la actuación, al ser elementos identificados y susceptibles de reforma.

II. INCLUSIÓN DE LA ACTIVIDAD EN EL ÁMBITO DE LA LGUM

Tras la reforma operada por la Ley 18/2022, de 28 de septiembre, de creación y crecimiento de empresas (en vigor desde el 19 de octubre de 2022), el art. 2 de la LGUM delimita su ámbito de aplicación en los términos que siguen:

¹ Artículo 28.3: “Cuando la Secretaría para la Unidad de Mercado tenga constancia de la posible existencia de obstáculos o barreras relacionadas con la aplicación de esta ley podrá iniciar de oficio el mecanismo previsto en este artículo. El resto de los puntos de contacto para la unidad de mercado podrán solicitar a la Secretaría para la Unidad de Mercado el inicio de este mecanismo. La Secretaría para la Unidad de Mercado tendrá en consideración variables como la viabilidad de la actuación y la especial transcendencia del caso en cuestión para la valoración del inicio del procedimiento conforme a este apartado”.

“1. Esta ley será de aplicación al acceso a actividades económicas que se prestan en condiciones de mercado y su ejercicio por parte de operadores legalmente establecidos en cualquier lugar del territorio nacional.

2. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de esta ley las materias del ámbito tributario.”

El concepto de “*actividad económica*” es definido en el apartado b) del anexo de la LGUM como “*cualquier actividad de carácter empresarial o profesional que suponga la ordenación por cuenta propia de los medios de producción, de los recursos humanos, o ambos, con la finalidad de intervenir en la producción o distribución de bienes o en la prestación de servicios*”. Se añade a continuación, fruto de la modificación efectuada por la Ley 18/2022, de 28 de septiembre, que “*no se incluyen dentro de este concepto las actividades relativas a la reserva o al ejercicio de potestades públicas, jurisdiccionales o administrativas ni la regulación de las relaciones laborales por cuenta ajena o asalariadas.*”

En el caso que nos ocupa, la actividad objeto del presente informe consiste en la instalación, mantenimiento y explotación de instalaciones de puntos de recarga de vehículos eléctricos, lo que representa una actividad de carácter profesional que supone la ordenación de medios y recursos con la finalidad de intervenir en la prestación del servicio. Resulta, por tanto, de aplicación la LGUM.

Así lo ha señalado expresamente esta Comisión en anteriores informes y, entre otros, en los Informes UM/068/23 de 31 de octubre de 2023² y UM/019/24 de 15 de abril de 2024³.

III. ANÁLISIS DEL CASO OBJETO DE INFORME

III.1. Normativa aplicable a la actividad

a) Normativa de la UE

Desde el 13 de abril de 2024 resulta aplicable el Reglamento (UE) 2023/1804 de 13 de septiembre de 2023⁴, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

El Reglamento establece concretos objetivos nacionales obligatorios que den lugar a la implantación en la Unión Europea de suficiente infraestructura para los

² <https://www.cnmc.es/expedientes/um06823>.

³ <https://www.cnmc.es/expedientes/um01924>.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32023R1804&qid=1721815221684>.

combustibles alternativa destinada a vehículos de carretera, trenes, buques y aeronaves estacionadas. Incluye especificaciones técnicas comunes y requisitos sobre información al usuario, suministro de datos y métodos de pago relativos a la infraestructura para los combustibles alternativa.

Y en el artículo 14.2.j) del Reglamento 2023/1804 se obliga a cada Estado miembro a introducir en su Marco de Acción Nacional para la implantación de infraestructuras de combustibles alternativa: ***las medidas, previstas o adoptadas, para eliminar los posibles obstáculos en relación con*** la planificación, ***la concesión de permisos***, ***la contratación pública y la explotación de la infraestructura para los combustibles alternativa***.

Dichos marcos de acción nacional deberán ser remitidos a la Comisión Europea, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2024.

b) Normativa Interna

La Ley 24/2013, del Sector Eléctrico (LSE), define en su artículo 48 los requisitos para prestar los servicios de recarga energética, señalando lo siguiente:

“Artículo 48. Servicios de recarga energética.

1. 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.

2. 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.

3. Las instalaciones de recarga de vehículos deberán estar inscritas en un listado de puntos de recarga gestionado por las Comunidades Autónomas y por las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla correspondientes al emplazamiento de los puntos, que estará accesible para los ciudadanos por medios electrónicos.

La información que conste en dichos listados deberá ser comunicada por las Comunidades Autónomas y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla al Ministerio para la Transición Ecológica, para su adecuado seguimiento.

4. Por orden de la Ministra para la Transición Ecológica se determinarán la información que deban remitir los titulares de los puntos de recarga y en qué condiciones.

Los términos y condiciones para la remisión de información, así como las instalaciones obligadas al envío de la misma, serán fijados en atención a la potencia de carga de las instalaciones, o ubicación en puntos de especial relevancia por el tránsito de vehículos o en vías rápidas de la red de carreteras.

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 medioambiental ni otras de clase similar o análogas, excepto en edificaciones del patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural.

Las licencias o autorizaciones previas 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, relativas al cumplimiento de las previsiones legales establecidas en la normativa vigente. En todo caso, el declarante deberá estar en posesión del justificante de pago del tributo correspondiente cuando sea preceptivo. La declaración responsable deberá contener una manifestación explícita del cumplimiento de aquellos requisitos que resulten exigibles de acuerdo con la normativa vigente, incluido, en su caso, estar en posesión de la documentación que así lo acredite.

La declaración responsable 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.

La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, en cualquier dato, manifestación o documento que se acompañe o incorpore a una declaración responsable, o la no presentación de la declaración responsable 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.

Las administraciones públicas competentes establecerán los elementos de la declaración responsable que tendrán dicho carácter esencial

Lo previsto en este apartado se entenderá sin perjuicio del régimen de autorizaciones previsto en el artículo 53.”

El artículo 53 LSE exige autorización administrativa en estos términos: “la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción, líneas directas, así como para infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, contempladas en la presente ley o modificación de las existentes se requerirá de las siguientes autorizaciones administrativas (...)”.

Esta exigencia se reproduce en el artículo 11 del 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:

“Las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 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”.

En el artículo 3 e) del RD 184/2022 se contempla la figura del “operador del punto de recarga”, que se define como:

“Operador, persona física o jurídica, titular de los derechos de explotación de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos.

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, total o parcialmente, a los efectos de este real decreto, los derechos de explotación de la infraestructura de puntos de recarga de vehículos eléctricos a terceros, que asumirán los derechos y obligaciones del operador del punto de recarga de conformidad con lo establecido en este real decreto”.

Por su parte, el artículo 4 del RD 184/2022 regula los principios de la actividad (entre ellos, un trato que los precios cobrados sean razonables, fácil y claramente comparables, transparentes y no discriminatorios). Asimismo, el artículo 5 del RD 184/2022 fija las modalidades de prestación del servicio (recarga puntual, relación contractual entre usuario y operador de punto de recarga o a través de acuerdo de interoperabilidad con empresa proveedora de servicios para la movilidad eléctrica). Y en su artículo 6 se establecen los derechos y obligaciones de los operadores de puntos de recarga. En el apartado 1 del precepto se recuerda que *“el operador del punto de recarga se constituye, con carácter general, como el consumidor de energía eléctrica y, como tal, cuenta con los mismos derechos y obligaciones establecidos en el artículo 44 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, por el que se establecen los derechos y obligaciones de los consumidores en relación con el suministro, así como en lo establecido en su normativa de desarrollo”.*

En consecuencia, del marco normativo aplicable no se evidencia que exista ningún tipo de requisito normativo que exija que para prestar el servicio de recarga energética sea necesario estar registrado como empresa comercializadora de energía eléctrica, no siendo tampoco requerida autorización o licencia previa, salvo únicamente en los dos siguientes supuestos:

- Para infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de potencia superior a 3.000 kW (arts.48.5 y 53 LSE y 11 del RD 184/2022).
- La instalación de recarga se ubique en edificaciones del patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural -BIC- (art.48.5 LSE).

Por tanto, en la mayor parte de casos, basta una declaración responsable, que permitirá efectuar la instalación del punto de recarga e iniciar el servicio desde el mismo día de su presentación.

Esta Comisión informó favorablemente, aunque proponiendo determinadas mejoras, el proyecto de RD 184/2022 en el Informe IPN/CNMC/010/21 aprobado por el Pleno el día 17 de junio de 2021⁵.

Finalmente, como disposición aplicable, también debe mencionarse la Orden TED/445/2023, de 28 de abril⁶, por la que se regula la información a remitir por los prestadores de servicio de recarga energética al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a las Comunidades Autónomas y a las Ciudades de Ceuta y Melilla.

III.2 Anteriores informes de esta Comisión sobre puntos de recarga de vehículos eléctricos

Esta Comisión se ha pronunciado anteriormente sobre los puntos de recarga de vehículos eléctricos. Y, concretamente, en sus Informes UM/068/23, UM/071/23 y UM/019/24.

En el Informe UM/068/23, se presentó a la SECUM una reclamación al amparo del art. 26 de la LGUM contra la exigencia de estar habilitado como empresa comercializadora de energía eléctrica en el marco de la concesión demanial para la instalación de una red de puntos de recarga pública de vehículos eléctricos por parte del Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda. En su Informe UM/068/23 de 31 de octubre de 2023⁷ esta Comisión concluyó que del marco normativo aplicable “*no se evidencia que exista ningún tipo de requisito legal que exija que para prestar el servicio de recarga energética sea necesario estar registrado como empresa comercializadora de energía eléctrica*”.

El Informe UM/071/23 versó sobre la existencia de obstáculos o barreras al ejercicio de la actividad económica, al amparo del artículo 28 de LGUM con relación a un informe de compatibilidad urbanística emitido por el Ayuntamiento de Pego (Alicante) sobre un proyecto de instalación solar fotovoltaica para autoconsumo asociada a una estación de recarga de vehículos eléctricos. En su Informe UM/071/23 de 31 de octubre de 2023⁸, esta Comisión recordó que para

⁵ <https://www.cnmc.es/expedientes/ipncnmc01021>.

⁶ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2023-10707>.

⁷ <https://www.cnmc.es/expedientes/um06823>.

⁸ <https://www.cnmc.es/expedientes/um07123>.

la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos basta con carácter general con una declaración responsable o comunicación⁹.

Y, en último lugar, en el Informe UM/019/24 se denunció, al amparo del artículo 26 LGUM, que los requisitos de solvencia exigidos en el pliego del Ayuntamiento de Les Masies de Voltregà (Barcelona) para la concesión demanial para la instalación, mantenimiento y explotación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos, podrían resultar desproporcionados y suponer una limitación injustificada para los operadores existentes de infraestructura de recarga y para potenciales nuevos operadores entrantes, afectando gravemente a la competencia. En su Informe UM/019/24 de 15 de abril de 2024¹⁰, la CNMC consideró desproporcionado exigir experiencia en la gestión de 8 estaciones más que la que es objeto de concesión, 12 cargadores más, de los cuales 2 de 360 kW más, que los propios de la instalación objeto de la concesión, y 4 marquesinas más.

III.3 Estudio E/CNMC/003/22 sobre las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos

En su petición de Informe, la SECUM hace referencia expresa al Estudio E/CNMC/003/22. Se trata de un estudio que se encuentra actualmente en tramitación en la Subdirección de Estudios e Informes del Departamento de Promoción de la Competencia de la CNMC.

La importancia de realizar dicho estudio figura en la convocatoria de la consulta pública realizada para el mismo¹¹:

En este sentido, corresponde a las autoridades no sólo promover el despliegue de la red de puntos de recarga para que se produzca en un periodo de tiempo compatible con los objetivos de descarbonización establecidos, sino también garantizar que las reglas de funcionamiento de este nuevo mercado favorezcan la libre competencia entre empresas, lo que en última instancia se traducirá en beneficios para los consumidores en forma de menores precios, mejores productos y mayor innovación en el largo plazo, y puede coadyuvar a un despliegue más efectivo de puntos de recarga.

⁹ En este supuesto, prevista también por el artículo 64 de la Ley 6/2022 de la Comunitat Valenciana.

¹⁰ <https://www.cnmc.es/expedientes/um01924>.

¹¹ <https://www.cnmc.es/consulta-publica-de-la-cnmc-sobre-infraestructuras-de-recarga-para-vehiculos-electricos>

En un análisis preliminar¹², la CNMC ha detectado algunos elementos que podrían obstaculizar el desarrollo eficiente y competitivo del sector. El estudio que se inicia pretende analizar con detalle estos elementos y contribuir, a través de propuestas de intervención pública, a facilitar dicho desarrollo.

En el ámbito autonómico, la Autoritat catalana de la Competència (ACCO) publicó en octubre de 2023 un análisis del servicio de recarga de vehículos eléctricos de acceso público (expediente: ES 27/2021¹³), incluyendo determinadas recomendaciones dirigidas tanto a las autoridades competentes como a los operadores.

III.4 Tipología de obstáculos detectados con relación a la actividad

Una vez examinado el documento de información del artículo 28 LGUM aportado a la SECUM por la Asociación de Empresas para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE), se detectan en él diversas clases de obstáculos a la actividad económica de recarga de vehículos eléctricos, de entre las que destacan: i) el rechazo general de la declaración responsable y exigencia de licencia de obras en todos los casos de instalaciones de puntos de recarga de vehículos eléctricos; y ii) la no consideración del límite de 3.000 kW (arts.48.5 y 53 LSE y 11 del RD 184/2022) para exigir licencia.

III.5 Aplicación de los principios de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM a los principales obstáculos detectados

a) Exigencia de licencia de obras en todas las instalaciones de puntos de recarga de vehículos eléctricos

El rechazo general de la declaración responsable y el requerimiento de licencia de obras para todas las instalaciones de puntos de carga de vehículos eléctricos constituiría una vulneración del artículo 48.5 LSE, cuyo contenido se ha expuesto anteriormente¹⁴.

¹² <https://www.cnmc.es/prensa/estudio-recarga-vehiculo-electrico-20230222>

¹³ <https://acco.gencat.cat/ca/detall/article/20240118-estudi-recarrega-vehicles-electrics>.

¹⁴ Esto es, la regla general es la exigencia de declaración responsable salvo en los dos siguientes supuestos: para las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de potencia superior a 3.000 kW (arts.48.5 y 53 LSE y 11 del RD 184/2022) o cuando dicha instalación se

Asimismo, supondría una vulneración del artículo 5 en relación con el artículo 17 LGUM cuyo apartado 2¹⁵ prevé expresamente la figura de la “declaración responsable” con carácter alternativo a la licencia o autorización administrativa¹⁶.

Debe recordarse la exigencia de necesidad y proporcionalidad prevista en el artículo 5 LGUM en los siguientes términos:

“Artículo 5. Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio, o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá guardar relación con la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser proporcionado de modo tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.

(...)”

b) No consideración del límite de 3.000 kW (arts.48.5 y 53 LSE y 11 del RD 184/2022) para exigir licencia.

El límite de 3.000 kW fue introducido por el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio (RD-Ley 5/2023) cuya Exposición de Motivos señala lo siguiente:

“El título II del libro quinto incluye medidas en materia energética. En primer lugar, y con el fin de fomentar la movilidad eléctrica mediante el despliegue de los puntos de recarga de vehículos eléctricos, se eleva la potencia de las infraestructuras de recarga de 250 kW a 3 MW, modificando la Ley 24/2013, de

ubique en edificaciones del patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural -BIC- (art.48.5 LSE).

¹⁵ “Se considerará que concurren los principios de necesidad y proporcionalidad para exigir la presentación de una declaración responsable para el acceso a una actividad económica o su ejercicio, o para las instalaciones o infraestructuras físicas para el ejercicio de actividades económicas, cuando en la normativa se exija el cumplimiento de requisitos justificados por alguna razón imperiosa de interés general y sean proporcionados”.

¹⁶ En tal sentido, el artículo 69.3 de la Ley 39/2015 (LPAC) señala: “Las declaraciones responsables y las comunicaciones permitirán, el reconocimiento o ejercicio de un derecho o bien el inicio de una actividad, desde el día de su presentación, sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección que tengan atribuidas las Administraciones Públicas”.

26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con el consiguiente ajuste del 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. Con ello, se simplifica la tramitación administrativa de estos puntos de recarga.

(...)

Es por ello que, por medio de este real decreto-ley, se propone elevar la anterior potencia de las infraestructuras de recarga de 250 kW a 3 MW. Este incremento del umbral de potencia busca encontrar el punto de equilibrio entre las mayores facilidades administrativas de despliegue de los puntos de recarga cuando estos no tienen que someterse al régimen de autorizaciones previsto en el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico, y la declaración de utilidad pública que sigue resultando imprescindible cuando los proyectos adquieren una cierta envergadura, siendo este umbral de 3 MW el punto de encuentro óptimo entre estas dos realidades.

Esta disposición supone una simplificación administrativa que permitirá agilizar la instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico, lo que fomentará la movilidad eléctrica y reducirá la dependencia de combustibles fósiles. Está, por tanto, alineada con los objetivos de la comunicación «REPowerEU», en respuesta a la crisis energética provocada por la guerra de Ucrania y su adopción mediante real decreto-ley se justifica por la necesidad urgente de reducir las vulnerabilidades de la Unión Europea al tiempo que se avanza en la descarbonización.”

El límite de 3.000 kW o 3 MW está en vigor desde el 30 de junio de 2023¹⁷ y resulta aplicable a todas las instalaciones de recarga del Estado, con independencia de su ubicación territorial. Dicho límite no podría ser alterado o modificado al alza o a la baja por ninguna Administración local o autonómica por tratarse de un criterio técnico estatal básico.

III.6 Las conferencias sectoriales

El artículo 12 LGUM, relativo a la cooperación en el marco de conferencias sectoriales, prevé que:

“1. A través de las conferencias sectoriales, las diferentes autoridades competentes analizarán y propondrán las modificaciones normativas necesarias para cumplir con los principios recogidos en esta ley y establecer marcos regulatorios adaptados a sus principios y disposiciones. El trabajo de estas conferencias sectoriales podrá contar con la contribución de los operadores económicos que, a través de una consulta a sus entidades representativas, participarán, en su caso, en la detección de las distorsiones que se producen en

¹⁷ Disposición final novena del RD-ley 5/2023.

la unidad de mercado y de los ámbitos que requieren un análisis de la normativa vigente, en línea con lo establecido en esta ley.

2. En particular, las conferencias sectoriales analizarán las condiciones y requisitos requeridos para el acceso y ejercicio de la actividad económica, así como los relativos a la distribución y comercialización de productos, e impulsarán los cambios normativos y reformas que podrán consistir, entre otros, en:

“a) Propuestas de modificación, derogación o refundición de la normativa existente, con el fin de eliminar los obstáculos identificados o hacer compatibles con esta ley aquellas normas que incidan en la libertad de establecimiento y de libre circulación de bienes y servicios.

b) Adopción de acuerdos que establezcan estándares de regulación sectorial, en materias que son competencia autonómica y local de acuerdo con los principios contenidos en esta ley. En particular, adopción de estándares consolidados equivalentes a los efectos de que los operadores económicos legalmente establecidos en cualquier parte del territorio español puedan ejercer su actividad económica en todo el territorio nacional.

c) Adopción de otras medidas, tales como planes de actuación que versen sobre las materias analizadas con el fin de eliminar los obstáculos identificados de acuerdo con los principios de esta ley.

3. Sin perjuicio del resto de funciones que tiene establecidas en esta ley, la Secretaría para la Unidad de Mercado colaborará con las secretarías de las conferencias sectoriales en aplicación de lo establecido en este artículo. En particular colaborará para la difusión de los obstáculos identificados en el marco de los mecanismos previstos en los artículos 26 y 28.

4. La cooperación en el marco de las conferencias sectoriales se llevará a cabo de conformidad con lo establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y según lo dispuesto en el reglamento interno de cada conferencia sectorial.”

La posibilidad de trasladar a conferencias sectoriales la existencia de obstáculos al acceso o ejercicio de la actividad económica ha sido expresamente reconocida en diversos informes emitidos por esta Comisión. Entre otros, pueden

mencionarse los informes UM/014/14 de 02 de junio de 2014¹⁸, UM/046/14 de 15 de octubre de 2014¹⁹ y UM/042/24 de 22 de julio de 2024²⁰.

Asimismo, podría plantearse también comunicar la existencia de dichos obstáculos a la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP²¹) a los efectos de que envíe una circular informativa a sus asociados, como se hizo en el supuesto de las telecomunicaciones con el Informe AJ/091/21.

IV. CONCLUSIONES

En virtud de todo lo hasta ahora expuesto, se concluye lo siguiente:

1ª) Para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos no resulta exigible una licencia o autorización administrativa previa del artículo 17.1 LGUM, sino únicamente una declaración responsable. Solamente cabrá exigir licencia o autorización administrativa previa en los dos supuestos siguientes: **a)** para infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de una potencia superior a 3.000 kW (arts.48.5 y 53 LSE y 11 del RD 184/2022 o **b)** cuando la instalación de recarga se ubique en edificaciones del patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural -BIC- (art.48.5 LSE).

2ª) La exigencia de licencia o autorización por parte de las Administraciones Públicas fuera de los dos supuestos anteriormente señalados resultaría contraria a los principios de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 LGUM.

3ª) Resultaría conveniente abordar esta cuestión tanto en las conferencias sectoriales del artículo 12 LGUM como realizar una comunicación a la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), con la finalidad de que las Administraciones Públicas reclamadas ajustasen sus actos, disposiciones y

¹⁸ Sin perjuicio de ello, la cooperación entre administraciones en el marco de conferencias sectoriales permitiría adoptar acuerdos que establezcan estándares de regulación sobre clasificación hotelera, de acuerdo con los principios de la LGUM.

¹⁹ Las Administraciones públicas intervinientes en el procedimiento de Autorización Ambiental Integrada (AAI) deberán sujetarse al principio de cooperación y confianza mutua del artículo 4 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado, pudiendo acudir a la figura de la conferencia sectorial del artículo 12 de dicha Ley con la finalidad de adoptar acuerdos que unifiquen o estandaricen procedimientos o trámites de concesión de AAI.

²⁰ Sin embargo, la tramitación de dicha concesión demanial debería ajustarse al plazo máximo de 4 meses previsto en el artículo 49.6.b) LGTel, por lo que cabría recomendar a la Generalitat Valenciana revisar y modificar el plazo máximo de 1 año del artículo 34.1 de la Ley autonómica valenciana 3/2014 de vías pecuarias para adaptarlo a la normativa sectorial, por ejemplo en las conferencias sectoriales previstas en el artículo 12.2.a) LGUM.

²¹ <https://www.femp.es/>,

actuaciones a los principios y regulación de la LGUM, según demanda el artículo 3 LGUM y a la regulación sectorial (artículo 48.5 LSE).