



PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE DICTAN LAS DISPOSICIONES DE APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2014/94/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 22 DE OCTUBRE, RELATIVA A LA IMPLANTACIÓN DE UNA INFRAESTRUCTURA PARA LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS.

El Parlamento Europeo y el Consejo aprobaron, 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.

En cumplimiento de las obligaciones derivadas del Tratado de adhesión de España a la Unión Europea, así como de lo dispuesto en el artículo 11 de dicha Directiva, es preciso dictar las disposiciones nacionales que adopten las previsiones contenidas en la mencionada directiva a la legislación española.

Por tanto, el presente real decreto tiene por objeto la trasposición al ordenamiento jurídico español 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.

Este real decreto establece la necesidad de desarrollar un marco de actuación nacional que permita una reducción en la dependencia de los transportes respecto del petróleo, considerando, de acuerdo a la Comunicación de la Comisión, de 24 de enero de 2013, titulada «Energía limpia para el transporte: Estrategia europea en materia de combustibles alternativos», la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, el gas natural y el gas licuado del petróleo (GLP), así como su eventual uso simultáneo y combinado, por ejemplo mediante sistemas de tecnología mixta, los principales combustibles alternativos con potencial para sustituir al petróleo a largo plazo.

El informe presentado el 6 de junio de 2012 por el Grupo de expertos de Alto Nivel CARS 21 destaca que la ausencia de una infraestructura armonizada a escala de la Unión para los combustibles alternativos obstaculiza la comercialización de vehículos que utilicen tales combustibles y retrasa la consecución de sus beneficios medioambientales.



Por consiguiente, es necesario la elaboración de un marco de acción nacional, en línea con los planes de acción que pudieran desarrollar los Estados miembros, para la creación de la infraestructura correspondiente, a fin de servir al doble propósito de minimizar la dependencia del petróleo y mitigar el impacto medioambiental del transporte.

Dicho marco de acción, debe establecer los objetivos y metas nacionales y las medidas destinadas a promover el desarrollo de los mercados de combustibles alternativos, incluida la implantación de la infraestructura necesaria, en estrecha colaboración con las entidades regionales y locales y con el sector industrial correspondiente y teniendo en cuenta las necesidades de las pequeñas y medianas empresas.

El marco de acción nacional podrá consistir de diversos planes, estrategias u otra documentación de planificación elaborados por separado o de manera integrada.

Las medidas de apoyo a la infraestructura de los combustibles alternativos deben adoptarse de conformidad con las normas sobre ayudas estatales contenidas en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

En las orientaciones de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) se reconoce que los combustibles alternativos sirven, al menos parcialmente, de sustituto de los combustibles fósiles en el suministro de energía para el transporte, contribuyen a su descarbonización y mejoran el rendimiento medioambiental del sector del transporte. Las orientaciones de la RTE-T requieren, en lo relativo a las nuevas tecnologías y la innovación, que la RTE-T propicie la descarbonización de todos los modos de transporte tanto mediante la estimulación de la eficiencia energética como con la introducción de sistemas de propulsión alternativos y la creación de la infraestructura correspondiente. Las orientaciones de la RTE-T requieren asimismo que los puertos interiores y marítimos y los aeropuertos y carreteras de la red básica establecida por el Reglamento (UE) no 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, prevean la disponibilidad de combustibles alternativos.

El marco de acción nacional deberá velar por que los puntos de recarga accesibles al público se creen con una cobertura adecuada, a fin de permitir que los vehículos eléctricos circulen al menos en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas. El número de dichos puntos de recarga debe establecerse teniendo en cuenta el número estimado de vehículos eléctricos matriculados a finales de 2020.

A título indicativo, el número adecuado de puntos de recarga debe ser equivalente al menos a un punto de recarga cada 10 vehículos, teniendo asimismo en cuenta el tipo de vehículos, la tecnología de carga y los puntos de recarga privados disponibles. Debe instalarse un número adecuado de puntos de recarga accesibles al público, en particular en estaciones de transporte público, como las terminales de pasajeros portuarias, los aeropuertos o las estaciones de ferrocarril.

El marco de acción nacional debe analizar la necesidad de instalar un suministro de electricidad en los puertos y aeropuertos.



El marco de acción nacional deberá analizar la creación de infraestructuras de abastecimiento de hidrógeno para los vehículos de motor accesibles al público, que permitan a los vehículos de motor impulsados por hidrógeno circular dentro de las redes determinadas a nivel nacional.

El marco de acción nacional deberá asegurar que se crea un número adecuado de puntos de repostaje accesibles al público para el suministro de GNC o de biometano comprimido a los vehículos de motor, con el fin de garantizar que los vehículos de motor puedan circular en aglomeraciones urbanas y suburbanas y en otras zonas densamente pobladas, así como en la red básica de la RTE-T existente. Teniendo en cuenta la autonomía mínima de los vehículos de motor con GNC. Como indicación, la distancia media necesaria entre puntos de repostaje debe ser aproximadamente de 150 km. Para asegurar el funcionamiento y la interoperabilidad del mercado, todos los puntos de repostaje de GNC para vehículos de motor deben suministrar gas de la calidad requerida para la utilización en vehículos equipados con tecnologías de GNC actuales y avanzadas.

El marco de acción nacional deberá contemplar la existencia de una red básica de puntos de repostaje de GNL en puertos marítimos y fluviales en la red básica de la RTE-T. Esta atención inicial a la red básica no debe excluir la posibilidad de disponer de GNL, a más largo plazo, en puertos no incluidos en la red básica, en particular en puertos que sean importantes para barcos que no sean de transporte.

La decisión sobre la ubicación de los puntos de repostaje de GNL en los puertos debe basarse en un análisis coste-beneficio que incluya un examen de los beneficios medioambientales.

El marco de acción nacional deberá contemplar la instalación de puntos de repostaje accesibles al público, al menos a lo largo de la red básica de la RTE-T existente, con las distancias adecuadas habida cuenta de la autonomía mínima de los vehículos pesados de motor a GNL. Como indicación, la distancia media necesaria entre puntos de repostaje debe ser aproximadamente de 400 km.

Por otra parte, se hace necesario ofrecer a los usuarios de vehículos información clara y sencilla sobre los combustibles disponibles en las estaciones de repostaje y sobre la compatibilidad de su vehículo con los distintos combustibles o puntos de recarga existentes en el mercado, además de proporcionar a los usuarios de vehículos datos de la situación geográfica de los puntos de repostaje y de recarga accesibles al público de los combustibles alternativos.

Durante la tramitación de este real decreto se ha efectuado el trámite de audiencia, previsto en el artículo 24.1.c) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, de Gobierno, a las entidades representativas de los sectores afectados. También han sido consultadas las Comunidades Autónomas.

Por último, para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 11.3 de la Directiva 2014/94/UE, la aprobación de este real decreto será comunicada a la Comisión Europea.



Esta disposición se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.13ª y 25ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia para determinar las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y las bases de régimen minero y energético, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas en materia de industria.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria, Energía y Turismo, del Ministro de Economía, del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, del Ministro de Fomento, del Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y del Ministro del Interior, [de acuerdo con] el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día XX de XXX de 2016.

DISPONGO:

Artículo 1. Objeto.

Constituye el objeto del presente real decreto establecer el marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, a fin de minimizar la dependencia de los transportes respecto del petróleo y mitigar el impacto medioambiental del transporte. El presente real decreto establece las especificaciones técnicas de los puntos de recarga y repostaje, los requisitos mínimos para la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos, incluyendo puntos de recarga para vehículos eléctricos y puntos de repostaje de gas natural (GNL y GNC) y de hidrógeno, cuyos objetivos y medidas para alcanzarlos deberán definirse en el marco de acción nacional, así como los requisitos de información a los usuarios.

Artículo 2. Definiciones.

A efectos del presente real decreto se entenderá por:

1. Combustibles alternativos: Los combustibles o fuentes de energía que sustituyen, al menos en parte, a los combustibles fósiles clásicos como fuente de energía en el transporte y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Incluyen, entre otros: la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido (GNC)) y en forma licuada (gas natural licuado (GNL)), y el gas licuado del petróleo (GLP).

2. Vehículo eléctrico: Vehículo de motor equipado de un grupo de propulsión con al menos un mecanismo eléctrico no periférico que funciona como convertidor de energía y está dotado de un sistema recargable de almacenamiento de energía eléctrica, que puede recargarse desde el exterior.

3. Punto de recarga: Un interfaz para la recarga de un vehículo eléctrico a la vez o para el cambio de batería de un vehículo eléctrico a la vez.

4. Punto de recarga de potencia normal: Punto de recarga que permita la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico con una potencia inferior o igual a 22 kW, con exclusión de aquellos equipos con una potencia inferior o igual a 3,7 kW,



que estén instalados en viviendas privadas o cuyo objetivo primordial no sea la recarga de vehículos eléctricos, y que no sean accesibles al público.

5. Punto de recarga de alta potencia: Punto de recarga que permita la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico con una potencia superior a 22 kW.

6. Suministro de electricidad en puerto: El suministro de electricidad de la red terrestre para embarcaciones marítimas o de navegación interior atracadas, efectuado mediante un interfaz normalizado.

7. Punto de recarga o de repostaje accesible al público: Punto de recarga o de repostaje para suministrar un combustible alternativo que permite el acceso no discriminatorio a los usuarios en toda la Unión. El acceso no discriminatorio puede incluir diferentes condiciones de autenticación, utilización y pago.

8. Punto de repostaje: Instalación de repostaje para el suministro de cualquier combustible, con excepción de GNL.

9. Punto de repostaje de GNL: Instalación de repostaje para el suministro de GNL o instalaciones en alta mar u otros sistemas.

Artículo 3. Marco de acción nacional.

1. Se adoptará un marco de acción nacional para el desarrollo del mercado respecto de los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente. Dicho marco incluirá, por lo menos, los siguientes elementos:

1.1. Una evaluación del estado actual y de la futura evolución del mercado respecto de los combustibles alternativos en el sector del transporte, incluido su posible uso simultáneo y combinado, y una valoración del desarrollo de infraestructuras para los combustibles alternativos, teniendo en cuenta, cuando proceda, su continuidad transfronteriza,

1.2. Las metas cuantitativas nacionales y los objetivos nacionales, tal como se determinan en el artículo 4, en el artículo 5 y en el artículo 6, con objeto de implantar una infraestructura para los combustibles alternativos.

Las metas y objetivos nacionales, podrán revisarse, a partir de una evaluación de la demanda a escala nacional, regional o de la Unión, garantizando al mismo tiempo que se cumplan los requisitos mínimos en materia de infraestructura establecidos en el presente real decreto.

1.3. Las medidas necesarias para garantizar que se alcancen las metas cuantitativas y los objetivos nacionales contenidos en el marco de acción nacional.

1.4. Las medidas que pueden fomentar la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos en los servicios de transporte público.

1.5. Determinación de las aglomeraciones urbanas o suburbanas, de otras zonas densamente pobladas y de las redes que, según las necesidades del mercado, serán equipadas con puntos de recarga accesibles al público de conformidad con el artículo 4.

1.6. Determinación de las aglomeraciones urbanas o suburbanas, de otras zonas densamente pobladas y de las redes que, según las necesidades del mercado, serán equipadas con puntos de repostaje de GNC accesibles al público de conformidad con el artículo 6.



1.7. Una evaluación de la necesidad de instalar puntos de repostaje de GNL en puertos no pertenecientes a la red básica de la RTE-T,

1.8. Un examen de la necesidad de instalar un suministro de electricidad en los aeropuertos para los aviones estacionados.

2. El marco de acción nacional tendrá en cuenta las necesidades de los distintos modos de transporte existentes en España, incluidos aquellos que cuentan con pocas alternativas a los combustibles fósiles.

3. El marco de acción nacional tendrá en cuenta, los intereses de las autoridades regionales y locales, así como los de las partes interesadas.

4. Se cooperará, a través de consultas o de marcos estratégicos conjuntos, con otros Estados Miembros, para asegurar la coherencia y la coordinación de las medidas necesarias para la consecución de los objetivos de la Unión.

5. Las medidas de apoyo para la infraestructura de combustibles alternativos deberán adoptarse de conformidad con las normas sobre ayudas estatales contenidas en el TFUE.

6. El marco de acción será acorde con la legislación de la Unión en vigor en materia de medio ambiente y de protección del clima.

7. El marco de acción nacional deberá ser comunicado a la Comisión Europea, antes del 18 de noviembre de 2016.

8. El marco de acción nacional deberá contener, para su comunicación a la Comisión Europea, la información relativa a las metas cuantitativas y objetivos nacionales en lo referente a:

8.1. Número de puntos de recarga accesibles al público,

8.2. Puntos de repostaje de GNL en los puertos marítimos e interiores,

8.3. Puntos de repostaje de GNL accesibles al público para vehículos de motor,

8.4. Puntos de repostaje de GNC accesibles al público para vehículos de motor

8.5. Puntos de repostaje de hidrógeno accesibles al público,

8.6. Infraestructura para el suministro de electricidad en puerto en los puertos marítimos e interiores,

8.7. Infraestructura para el suministro de electricidad en los aeropuertos a los aviones estacionados.

Artículo 4. Suministro de electricidad para el transporte.

1. El marco de acción nacional establecerá las medidas para crear un número adecuado de puntos de recarga accesibles al público antes del 31 de diciembre de 2020, a fin de que los vehículos eléctricos puedan circular al menos en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas. El número de estos puntos de recarga se establecerá teniendo en cuenta entre otros factores el número estimado de vehículos eléctricos matriculados a finales de 2020, según figure en el marco de acción nacional, así como las buenas prácticas y las recomendaciones formuladas por la Comisión. Se tendrán en cuenta, en su caso, las necesidades particulares en relación con la instalación de los puntos de recarga accesibles al público en las estaciones de transporte público.

2. El marco de acción nacional establecerá las medidas para disponer de un número adicional de puntos de recarga accesibles al público a más tardar para el 31 de diciembre de 2025 al menos en la red básica de la RTE-T, en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas.



3. Además, se establecerán en el marco de acción nacional las medidas para estimular y facilitar la implantación de puntos de recarga no accesibles al público.

4. Los puntos de recarga para los vehículos eléctricos, con exclusión de las unidades inalámbricas o inductivas, cumplirán las especificaciones técnicas establecidas en el Anexo II, punto 1, así como los requisitos de seguridad de la instalación, de acuerdo al 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 Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, y se modifican otras instrucciones técnicas complementarias del mismo.

5. El marco de acción nacional evaluará la necesidad de suministro eléctrico en puerto para las embarcaciones de navegación interior y los buques marítimos en puertos marítimos e interiores. Dicho suministro eléctrico en puerto se instalará prioritariamente en puertos de la red básica de la RTE-T y en otros puertos a más tardar para el 31 de diciembre de 2025, salvo que no existiera demanda y los costes fueran desproporcionados en relación con los beneficios, incluidos los beneficios ambientales.

6. Las instalaciones de suministro de electricidad en puerto para el transporte marítimo implantadas o renovadas a partir del 18 de noviembre de 2017 cumplirán las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 1.7.

7. Los puntos de recarga para vehículos eléctricos de acceso público harán uso, en caso de que sea técnicamente viable y económicamente razonable, de sistemas de medición inteligentes.

8. Los gestores de puntos de recarga accesibles al público gozarán de libertad para comprar electricidad a cualquier proveedor de electricidad de la Unión, con el acuerdo del proveedor. Se permitirá a los gestores del punto de recarga prestar servicios de recarga de vehículos eléctricos a los clientes en régimen contractual, también en nombre y por cuenta de otros proveedores de servicios.

9. Todos los puntos de recarga accesibles al público proporcionarán asimismo la posibilidad de recarga puntual a los usuarios de vehículos eléctricos, sin que medie contrato con el proveedor de electricidad o con el gestor de que se trate.

10. Los precios cobrados por los gestores de los puntos de recarga accesibles al público serán razonables, fácil y claramente comparables, transparentes y no discriminatorios.

11. Los gestores de redes de distribución cooperaran sobre una base no discriminatoria con toda persona que instale o explote puntos de recarga accesibles al público.

12. El suministro de electricidad para un punto de recarga podrá contratarse con otros proveedores distintos de la entidad que efectúa el suministro de electricidad del edificio o de los locales en que esté situado dicho punto de recarga.

Artículo 5, Suministro de hidrogeno para el transporte por carretera.

1. El marco de acción nacional analizará la posibilidad de incluir acciones para fomentar la existencia de un número adecuado de puntos de repostaje de hidrógeno accesibles al público a más tardar el 31 de diciembre de 2025, a fin de garantizar la circulación de vehículos con motor de hidrógeno, incluidos los que emplean pilas de combustible.

2. Los puntos de repostaje de hidrógeno que sean accesibles al público y hayan sido implantados o renovados a partir del 18 de noviembre de 2017 cumplirán las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 2.



Artículo 6. Suministro de gas natural para el transporte.

1. El marco de acción nacional establecerá las medidas para que exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNL en los puertos marítimos, a fin de que las embarcaciones de GNL de navegación interior o marítimas puedan circular a través de la red básica de la RTE-T el 31 de diciembre de 2025 a más tardar. Siempre que sea preciso, se cooperará con los Estados miembros vecinos para asegurar una cobertura adecuada en la red básica de la RTE-T.

2. El marco de acción nacional establecerá las medidas para que exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNL en los puertos interiores, a fin de que las embarcaciones de GNL de navegación interior o marítimas puedan circular a través de la red básica de la RTE-T el 31 de diciembre de 2030 a más tardar. Siempre que sea preciso, se cooperará con los Estados miembros vecinos para asegurar una cobertura adecuada en la red básica de la RTE-T.

3. El marco de acción nacional determinará los puertos marítimos e interiores que deban ofrecer acceso a los puntos de repostaje de GNL a los que se refieren los apartados 1 y 2, teniendo también en cuenta las necesidades reales del mercado.

4. El marco de acción nacional establecerá las medidas para que exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNL accesibles al público el 31 de diciembre de 2025 a más tardar, al menos a lo largo de la red básica de la RTE-T, a fin de que los vehículos pesados de mercancías con motor de GNL puedan circular en toda la Unión, cuando exista demanda, salvo que los costes fueran desproporcionados en relación con los beneficios, incluidos los beneficios medioambientales.

5. El marco de acción nacional establecerá las medidas para que exista un sistema de distribución de GNL adecuado, que incluirá instalaciones de carga para vehículos cisterna de GNL, a fin de proveer los puntos de repostaje a que se refieren los apartados 1, 2 y 4.

6. El marco de acción nacional establecerá las medidas para que exista un número adecuado de puntos de repostaje accesibles al público el 31 de diciembre de 2020 a más tardar, a fin de que, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, los vehículos de GNC puedan circular en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas.

7. El marco de acción nacional establecerá las medidas para que exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNC accesibles al público el 31 de diciembre de 2025 a más tardar, al menos a lo largo de la red básica de la RTE-T, a fin de que los vehículos de motor de GNC puedan circular en toda la Unión.

8. Los puntos de repostaje de GNC para los vehículos de motor que hayan sido implantados o renovados a partir del 18 de noviembre de 2017 cumplirán las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 3.4.

Artículo 7. Información a los usuarios.

1. Es necesario asegurar la disponibilidad de información pertinente, clara y coherente sobre aquellos vehículos de motor que pueden repostar normalmente con cada tipo de combustible comercializado o recargarse en puntos de recarga. Esa información figurará en los manuales de los vehículos de motor, en los puntos de repostaje y de recarga, y en los concesionarios de vehículos de motor situados en su territorio. Este requisito será aplicable a todos los vehículos de motor, y a los manuales de dichos vehículos de motor, comercializados después del 18 de noviembre de 2016.



2. El suministro de la información a que se refiere el apartado 1 se basará en las disposiciones sobre etiquetado relativas al cumplimiento por los combustibles de las normas de los organismos europeos de normalización que establecen las especificaciones técnicas de los combustibles. Cuando dichas normas se refieran a una expresión gráfica, en particular un sistema de código de colores, la expresión gráfica será sencilla y fácilmente comprensible y se colocará de una manera claramente visible:

a) En los correspondientes surtidores y sus boquillas en todos los puntos de repostaje, desde la fecha en que se comercialicen los combustibles.

b) En todos los tapones, o en su proximidad inmediata, de los depósitos de combustible de los vehículos de motor para los que se recomienda o sea compatible dicho combustible, así como en los manuales de los vehículos de motor, cuando dichos vehículos de motor se comercialicen después del 18 de noviembre de 2016.

3. En su caso, al indicar los precios de los combustibles en una estación de servicio, en particular para el gas natural y el hidrógeno, se exhibirá a efectos informativos, la comparación de los precios unitarios correspondientes. La exhibición de esta información no desorientará ni confundirá al usuario.

4. Los puntos de repostaje o recarga accesibles al público deberán comunicar al Ministerio de Industria, Energía y Turismo su ubicación geográfica y los precios de sus combustibles, en línea con lo establecido en la Orden ITC/2308/2007, de 25 de julio, por la que se determina la forma de remisión de información al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio sobre las actividades de suministro de productos petrolíferos, al objeto de hacerlos accesibles a todos los usuarios con carácter abierto y no discriminatorio.

Artículo 8. Informes.

A más tardar el 18 de noviembre de 2019, y posteriormente cada tres años, será necesario presentar a la Comisión un informe sobre la aplicación del marco de acción nacional.

Los informes incluirán la información a que se refiere el anexo I y, en su caso, la respectiva justificación relativa al grado de consecución de las metas cuantitativas y los objetivos nacionales a que se refiere el artículo 3.

Disposición final primera. Título competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13ª de la Constitución, que atribuyen al Estado las competencias exclusivas sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final segunda. Incorporación del derecho de la Unión Europea.

Mediante el presente real decreto se incorpora al derecho español 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.

Disposición final tercera. Habilitación para la modificación del contenido técnico de los anexos del presente real decreto.



Se autoriza al Ministro de Industria, Energía y Turismo para modificar mediante orden el contenido técnico de los anexos del presente real decreto, con objeto de mantenerlo permanentemente adaptado al progreso de la técnica, así como actualizar las referencias a las normas contempladas por las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II.

Disposición final cuarta. Entrada en vigor.

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».



ANEXO I INFORME

El informe referido en el artículo 8 contendrá una descripción de las medidas tomadas, dentro del marco de acción nacional, en apoyo de la creación de infraestructura para los combustibles alternativos, e incluirá al menos los elementos que a continuación se enumeran.

1. Información sobre las medidas legales.

Medidas legales destinadas a apoyar la creación de infraestructuras para los combustibles alternativos.

2. Medidas destinadas a apoyar la aplicación del marco de acción nacional. La información sobre dichas medidas incluirá, al menos, los elementos siguientes:

a) Incentivos directos para la adquisición de medios de transporte que utilicen combustibles alternativos o para la creación de infraestructuras,

b) Disponibilidad de incentivos fiscales para promover los medios de transporte que utilicen combustibles alternativos y las infraestructuras correspondientes,

c) Recurso a la contratación pública para apoyar los combustibles alternativos, incluida la contratación pública conjunta,

d) Incentivos no financieros que actúen sobre la demanda, como, por ejemplo, acceso preferente a zonas restringidas, política de estacionamiento y carriles reservados,

e) Consideración de la necesidad de puntos de repostaje de carburante renovable para la aviación en aeropuertos de la red básica de la RTE-T,

f) Procedimientos técnicos y administrativos así como legislación relativos a la autorización de suministro de combustibles alternativos a fin de facilitar el proceso de autorización.

2. Medidas de apoyo a la implantación y la fabricación.

a) Presupuesto público anual destinado a la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos, desglosado por combustible alternativo y modo de transporte (carretera, ferroviario, navegación o aéreo).

b) Presupuesto público anual destinado a apoyar las tecnologías de las plantas de fabricación de combustibles alternativos, desglosado por combustible alternativo y modo de transporte.

c) Consideración de las necesidades particulares durante la fase inicial de la implantación de infraestructuras para combustibles alternativos.

3. Investigación, desarrollo tecnológico y demostración (I+DT+D).

Presupuesto público anual destinado a apoyar la investigación, el desarrollo tecnológico y la demostración en el ámbito de los combustibles alternativos, desglosado por combustible y medio de transporte.

5. Metas cuantitativas y objetivos.

a) Estimación del número de vehículos propulsados con combustible alternativo para 2020, 2025 y 2030,

b) Grado de consecución de los objetivos nacionales para la implantación de combustibles alternativos en los distintos modos de transporte (carretera, ferroviario, navegación o aéreo),



c) Grado de consecución de las metas cuantitativas nacionales, por años, para la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos en los distintos modos de transporte,

d) Información sobre la metodología aplicada a fin de tener en cuenta la eficiencia de carga de los puntos de recarga de alta potencia.

6. Evolución de las infraestructuras para los combustibles alternativos Cambios en la oferta (nuevas capacidades de infraestructura) y la demanda (capacidad realmente utilizada).



ANEXO II ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

1. Especificaciones técnicas de los puntos de recarga.

1.1. Los puntos de recarga de potencia normal en corriente alterna (CA) destinados a vehículos eléctricos estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con tomas de corriente o conectores de vehículo de Tipo 2, de conformidad con la norma EN 62196-2. Al mismo tiempo que mantienen la compatibilidad de Tipo 2, dichas tomas de corriente podrán equiparse con elementos como obturadores mecánicos.

1.2. Puntos de recarga de alta potencia para vehículos de motor Los puntos de recarga de alta potencia en corriente alterna (CA) para vehículos eléctricos estarán equipados, con fines de interoperabilidad, al menos con conectores de Tipo 2, de conformidad con la norma EN 62196-2. Los puntos de recarga de alta potencia en corriente continua (CC) para vehículos eléctricos estarán equipados, con fines de interoperabilidad, al menos con conectores del sistema de carga combinada «Combo 2», de conformidad con la norma EN 62196-3.

1.3. Puntos de recarga eléctrica inalámbrica para vehículos de motor.

1.4. Cambio de baterías para vehículos de motor.

1.5. Puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L.

1.6. Puntos de recarga para autobuses eléctricos.

1.7. Suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación marítima. El suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación marítima, incluidos el diseño, la instalación y la comprobación de los sistemas, será conforme con las especificaciones técnicas de la norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación interior.

2. Especificaciones técnicas de los puntos de repostaje de hidrógeno para vehículos de motor.

2.1. Los puntos de repostaje de hidrógeno al aire libre que distribuyan hidrógeno gaseoso para su utilización como combustible por vehículos de motor deberán ser conformes con las especificaciones técnicas de la norma ISO/TS 20100 relativa al suministro de hidrógeno gaseoso.

2.2. El grado de pureza del hidrógeno distribuido por los puntos de repostaje de hidrógeno deberá ser conforme con las especificaciones técnicas de la norma ISO 14687-2.

2.3. Los puntos de repostaje de hidrógeno deberán utilizar algoritmos y equipos de suministro conformes con la norma ISO/TS 20100 relativa al suministro de hidrógeno gaseoso.

2.4. Los conectores de los vehículos de motor para el repostaje de hidrógeno gaseoso deberán ser conformes con la norma ISO 17268 relativa a los dispositivos de conexión para el suministro de hidrógeno gaseoso a vehículos de motor.

3. Especificaciones técnicas de los puntos de repostaje de gas natural.

3.1. Especificaciones técnicas de los puntos de repostaje de GNL para los buques de navegación interior y embarcaciones marítimas.

3.2. Especificaciones técnicas de los puntos de repostaje de GNL para vehículos de motor.

3.3. Especificaciones técnicas de los conectores/receptáculos de GNC para vehículos de motor.



Los conectores/receptáculos de GNC deberán ser conformes con el Reglamento 110 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (que hace referencia a la norma ISO 14469, partes I y II).

3.4. Especificaciones técnicas de los puntos de repostaje de GNC para vehículos de motor.