

## ORDENANÇA FISCAL NÚM. 45

### ORDENANÇA REGULADORA DE PREUS PÚBLICS DEL SERVEI DE RECÀRREGA DE VEHICLES ELÈCTRICS ALS PUNTS DE RECÀRREGA DE TITULARITAT MUNICIPAL

#### PREÀMBUL

I. L'Organització Mundial de la Salut (OMS), a la «Nota descriptiva sobre qualitat de l'aire i salut», defineix la contaminació de l'aire com un important risc mediambiental per a la salut i considera que la disminució dels nivells de pol·lució atmosfèrica pot reduir la càrrega de la malaltia derivada d'accidents cerebrovasculars, càncers de pulmó i pneumopaties cròniques i agudes, entre aquestes, l'asma.

Un dels objectius principals de la Unió Europea ha estat la millora de la qualitat ambiental, tal com demostra la Directiva 96/62/CE del Consell, de 27 de setembre de 1996, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient, i les directives vigents: Directiva 2004/107/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de desembre de 2004, relativa a l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics en l'aire ambient, i, particularment, la Directiva 2008/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa (que regula els contaminants, partícules en suspensió, òxid de sofre i nitrogen, monòxid de carboni, plom i ozó, entre d'altres).

La Carta Europea de Salvaguarda dels Drets a la Ciutat, aprovada a Saint-Denis l'any 2000, estableix el dret dels ciutadans al medi ambient i l'obligació de les autoritats municipals d'adoptar polítiques de prevenció de la contaminació, de controlar el trànsit automobilístic, respectant el medi ambient, i d'encoratjar l'ús de vehicles no contaminants (articles XVIII i XX).

L'Acord de París de 2015, en l'article 2.1.a, estableix que el seu objectiu és mantenir l'augment de la temperatura mitjana mundial molt per sota dels 2 °C pel que fa als nivells preindustrials i prosseguir els esforços per limitar aquest augment de la temperatura a 1,5 °C pel que fa als nivells preindustrials, i reconeix que això reduiria considerablement els riscos i els efectes del canvi climàtic.

L'article 7 de l'Acord de París instaura l'objectiu mundial relatiu a l'adaptació, que consisteix a enfortir la resiliència i reduir la vulnerabilitat al canvi climàtic de cara a contribuir al desenvolupament sostenible i aconseguir una resposta d'adaptació adequada. Aquest mateix article considera que l'adaptació és un repte mundial que incumbeix a tots, amb dimensions locals, subnacionals, nacionals, regionals i internacionals, i que és un component fonamental de la resposta mundial a llarg termini respecte del canvi climàtic i que contribueix a aquesta resposta, amb la finalitat de protegir les persones, els mitjans de vida i els ecosistemes, tenint en compte les necessitats urgents i immediates de les parts que són països en desenvolupament particularment vulnerables als efectes adversos del canvi climàtic.

La Declaració de l'Assemblea General de les Nacions Unides de 25 de setembre de 2015, per la qual s'adopta l'Agenda 2030 de desenvolupament sostenible, concreta els

17 objectius de desenvolupament sostenible i les 169 fites de caràcter integrat, que conjuguen les tres dimensions del desenvolupament sostenible: econòmica, social i ambiental. L'Agenda 2030 és un pla d'acció que, entre altres coses, vol protegir el planeta de la degradació ambiental i posar en marxa mesures urgents per reduir el canvi climàtic, amb l'objectiu que el planeta pugui satisfer les necessitats de la generació actual i de les generacions futures.

Aquesta declaració estableix que totes les organitzacions públiques, privades i civils dels estats signants de la declaració han d'implementar el pla d'acció que representa l'Agenda 2030.

El Pla Nacional de Recuperació, Transformació i Resiliència, inspirat en l'Agenda del Canvi Climàtic, Agenda 2030 i els objectius de Desenvolupament Sostenible de l'ONU, sustentats en la transició ecològica, transformació digital, cohesió territorial i social, així com en la igualtat de gènere, s'estructura en deu polítiques tractores que engloben trenta línies d'acció. Una d'aquestes polítiques tractores representa la infraestructura i els ecosistemes resilents, que recull la línia d'acció sisena centrada en la mobilitat sostenible, segura i connectada.

L'Ordre PCM/756/2021, de 16 de juliol, per la qual es publica l'Acord de Consell de Ministres de 13 de juliol de 2021, declara com Projecte Estratègic per a la Recuperació i Transformació Econòmica, el desenvolupament d'un ecosistema per a la fabricació del Vehicle Elèctric i connectat.

Atès l'anterior, resulta clau disposar d'un servei de recàrrega de vehicles elèctrics eficient i capaç de satisfer els reptes que presenta la mobilitat elèctrica i la creixent demanda d'infraestructura de recàrrega de qualitat.

II. L'article 45.1 de la Constitució espanyola reconeix que tothom té dret a disposar d'un medi ambient adequat per al desenvolupament de la persona, així com el deure de conservar-lo. Així mateix, en l'article 43.1 es reconeix el dret a la protecció de la salut.

En aquest mateix sentit, l'article 84.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya estableix que els governs locals de Catalunya tenen competències pròpies en els termes que determinin les lleis sobre la circulació i els serveis de mobilitat (lletra h) i sobre la formulació i la gestió de polítiques per a la protecció del medi ambient (lletra j).

Pel que fa al règim general, l'article 25.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, així com l'article 66.3 del Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, estableix que els municipis exerceixen competències en els termes de la legislació de l'Estat i de les comunitats autònomes en les matèries de medi ambient urbà, de protecció contra la contaminació atmosfèrica en les zones urbanes, d'infraestructura viària i altres equipaments de la seva titularitat, així com de trànsit i estacionament de vehicles i mobilitat, que inclou l'ordenació del trànsit de vehicles i persones en les vies urbanes. Sobre la base dels preceptes precitats, podem concloure que la prestació de serveis de recàrrega a vehicles elèctrics mitjançant el subministrament d'energia es pot entendre incardinada dintre de les competències pròpies municipals, concretament les que fan referència als apartats d i g de l'article 25.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local.

El Pla nacional de recuperació, transformació i resiliència, inspirat en l'Agenda del Canvi Climàtic, l'Agenda 2030 i els objectius de desenvolupament sostenible de l'ONU, sustentats en la transició ecològica, la transformació digital, la cohesió territorial i social, així com en la igualtat de gènere, s'estructura en deu polítiques tractores que engloben trenta línies d'acció. Una d'aquestes polítiques és «Infraestructures i ecosistema resilients», que recull la línia d'acció sisena, l'objectiu de la qual és la mobilitat sostenible, segura i connectada.

L'Ordre PCM/756/2021, de 16 de juliol, publica l'Acord del Consell de Ministres de 13 de juliol de 2021 pel qual es declara com a projecte estratègic per a la recuperació i transformació econòmica el desenvolupament d'un ecosistema per a la fabricació del vehicle elèctric i connectat.

II. De conformitat amb el que determinen l'article 41 i l'article 127 del Reial decret llei 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el text refós de la Llei reguladora d'hisendes locals (TRLRHL), les entitats locals poden establir preus públics per a la prestació de serveis o la realització d'activitats de la competència de l'entitat local sempre que aquestes siguin de sol·licitud o de recepció voluntària per als interessats i es prestin o realitzin també pel sector privat.

D'altra banda, l'article 24 de la Llei 8/1989, de 13 d'abril, de taxes i preus públics (LTPP), estableix que tenen la consideració de preus públics «les contraprestacions pecuniàries que se satisfacin per la prestació de serveis o la realització d'activitats efectuades en règim de dret públic quan siguin de sol·licitud voluntària per part dels administrats i el sector privat també presti aquests serveis o activitats».

La prestació del servei de recàrrega de vehicles elèctrics en els punts de recàrrega de titularitat municipal es configura com la prestació d'un servei de sol·licitud o recepció voluntària per part dels usuaris dels vehicles elèctrics i igualment prestat en altres punts de recàrrega existents pel sector privat. En conseqüència, la contraprestació s'ha d'articular mitjançant la figura del preu públic.

Tant l'article 48.1 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del sector elèctric, com l'article 4.1 del Reial decret 184/2022, de 8 de març, pel qual es regula l'activitat de prestació de serveis de recàrrega energètica de vehicles elèctrics, disposen que l'entrega d'energia en el servei de recàrrega es pot fer a títol oneros.

III. El Reial decret 184/2022, de 8 de març, pel qual es regula l'activitat de prestació de serveis de recàrrega energètica de vehicles elèctrics, introdueix i regula els subjectes participants en la prestació del servei de recàrrega de vehicles elèctrics. D'una banda, hi trobem la figura de l'operador del punt de recàrrega (CPO, per les seves sigles en anglès charge point operator) i, d'altra banda, l'empresa proveïdora de serveis per a la mobilitat elèctrica (EMSP, per les seves sigles en anglès e-mobility service provider).

Cadascuna d'aquestes dues figures, provinents de l'ordenament jurídic europeu, ostenta un rol clau en la prestació del servei de recàrrega i, com a tal, està subjecta a una sèrie de drets i obligacions.

D'acord amb la definició que estableix el Reial decret 184/2022 per a l'operador del punt de recàrrega, aquest es configura com la persona física o jurídica titular dels drets d'explotació de les estacions de recàrrega. A més a més, amb caràcter general, l'operador del punt de recàrrega ostenta la condició de consumidor d'energia elèctrica i, en conseqüència, s'erigeix en el titular del contracte de subministrament per a l'estació de recàrrega corresponent.

Així doncs, en qualitat de titular dels drets d'explotació de les estacions de recàrrega municipals de titularitat pública, l'ajuntament té la condició d'operador dels punts de recàrrega. Conforme a l'establert en l'article 6, el CPO té dret a entregar l'energia a títol onerosos per mitjà del servei de recàrrega de vehicles elèctrics. Així mateix, està obligat a dotar-se dels mitjans necessaris que permetin la facturació d'acord amb l'energia efectivament subministrada a l'usuari del vehicle elèctric en el punt de recàrrega.

En aquest context, la present ordenança es desenvolupa per proporcionar la cobertura normativa necessària i regular la gestió i el cobrament dels preus públics per la prestació del servei de recàrrega de vehicles elèctrics, i l'ajuntament ha d'assumir el compromís de promoure una mobilitat urbana sostenible i respectuosa amb el medi ambient.

IV. Aquesta ordenança s'ha elaborat tenint en compte els principis que conformen la bona regulació, a què es refereix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, de procediment administratiu comú de les administracions públiques. En particular, es compleixen els principis de necessitat i eficàcia ja que es considera que la seva aprovació és l'instrument més adequat per aconseguir l'objectiu que es persegueix, la gestió i el cobrament dels preus públics per a la prestació de servei de recàrrega de vehicles elèctrics. El principi de proporcionalitat es considera complert ja que l'ordenança conté la regulació imprescindible per atendre les necessitats que s'han de cobrir i no comporta mesures restrictives de drets ni obligacions als destinataris que no siguin imprescindibles. El principi de seguretat jurídica es garanteix ja que la norma és coherent amb la resta de l'ordenament jurídic. En aplicació del principi d'eficiència, aquesta ordenança contribueix a millorar l'eficàcia i racionalitzar la mobilitat sostenible al municipi, permetent a l'Ajuntament actuar de forma eficaç com a CPO i cobrar per la prestació del servei de recàrrega en els punts de recàrrega de la seva titularitat.

## **TÍTOL PRIMER. Disposicions generals**

### **Article 1. Objecte**

La present ordenança té per objecte regular el preu públic derivat de la prestació del servei de recàrrega de vehicles elèctrics en aquells punts de recàrrega que siguin de titularitat municipal i en els quals l'Ajuntament actuï com a operador del punt de recàrrega.

### **Article 2. Competència**

D'acord amb el que disposa l'article 127 del Reial decret Legislatiu 2/2004 de 5 de març, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, i les normes contingudes en els articles 41 a 47 de l'esmentat text normatiu, l'Ajuntament té capacitat competencial per a regular mitjançant la present ordenança l'establiment, la gestió i el

cobrament dels preus públics associats a la prestació del servei de recàrrega de vehicles elèctrics en punts de recàrrega de titularitat pública.

### **Article 3. Àmbit d'aplicació**

La present ordenança serà d'aplicació en totes les estacions de recàrrega de titularitat de l'Ajuntament ubicades en el terme municipal de Sant Fruitós de Bages.

### **Article 4. Definicions**

A l'efecte de la present ordenança, sense perjudici i sempre d'acord amb el que estableixi o pugui establir la normativa sectorial energètica aplicable, s'estableixen les següents definicions:

1. Vehicle elèctric: vehicle de motor equipat amb un grup de propulsió amb almenys un mecanisme elèctric no perifèric, que funciona com a convertidor d'energia i està dotat d'un sistema d'emmagatzematge d'energia elèctrica recarregable, que pot recarregar-se des de l'exterior.
2. Infraestructura de punts de recàrrega de vehicles elèctrics: conjunt de dispositius físics i lògics destinats a la recàrrega de vehicles elèctrics que compleixin amb els requisits de seguretat i disponibilitat previstos en cada cas, amb capacitat per prestar el servei de recàrrega de manera completa i integral. Una infraestructura de recàrrega de vehicles elèctrics inclou les estacions de recàrrega, que estan formades per un o més punts de recàrrega, el sistema de control, canalitzacions elèctriques, els quadres elèctrics de comandament i protecció i els equips de mesura, quan aquests siguin exclusius per a la recàrrega del vehicle elèctric, així com els protocols de comunicació i interoperabilitat i un sistema de pagament pel qual no es necessiti cap tipus de contracte, quan aquests siguin d'accés públic.
3. Servei de recàrrega energètica de vehicles elèctrics: servei de recàrrega energètica que té com a funció principal el lliurament d'energia a títol gratuït o oneros a través de serveis de càrrega de vehicles en unes condicions que permetin la càrrega de manera eficient i a un cost mínim per a l'usuari i per al sistema elèctric.
4. Operador del punt de recàrrega (CPO): titular dels drets d'explotació de les estacions de recàrrega de vehicles elèctrics.
5. Empresa proveïdora de serveis de mobilitat elèctrica (EMSP): empresa que participa, com a tercer, en la prestació de serveis de recàrrega energètica, sense ser titular de la infraestructura de punts de recàrrega de vehicles elèctrics ni dels seus drets d'explotació.
6. Acord d'interoperabilitat: acord subscrit, si escau, entre l'operador del punt de recàrrega (CPO) i l'empresa proveïdora de serveis de mobilitat elèctrica (EMSP) que permeti la prestació efectiva del servei de recàrrega energètica de vehicles elèctrics.

## **TÍTOL SEGON. Obligació de pagament i cobrament**

### **Article 5. Obligats al pagament**

Estan obligats al pagament dels preus públics els usuaris dels vehicles elèctrics, siguin persones físiques o jurídiques, que utilitzin el servei de recàrrega energètica de titularitat municipal.

### **Article 6. Naixement de l'obligació de pagament**

L'obligació de pagament neix en el moment en què s'inicia el servei de recàrrega del vehicle elèctric.

### **Article 7. Pagament dels preus públics**

El pagament dels preus públics pel servei de recàrrega de vehicles elèctrics s'ha de fer en règim d'autoliquidació pels usuaris del servei mitjançant el pagament corresponent a través dels mitjans físics o electrònics instal·lats a tal efecte en el punt de recàrrega. El preu per l'energia (€/kWh) s'ha de presentar de manera clara i transparent, així com l'energia efectivament subministrada.

En el cas que l'ajuntament, com a operador del punt de recàrrega, actuï per mitjà d'una empresa proveïdora de serveis per a la mobilitat elèctrica (EMSP), en virtut d'un acord d'interoperabilitat, el pagament dels preus públics s'ha d'articular de conformitat amb l'acord d'interoperabilitat esmentat i a través de la plataforma electrònica que posi a disposició l'EMSP.

## **TÍTOL TERCER. DETERMINACIÓ I ACTUALITZACIÓ DELS PREUS PÚBLICS**

### **Article 8. Quantia dels preus públics**

L'import dels preus públics ha de cobrir, com a mínim, el cost del servei de recàrrega de vehicles elèctrics.

Quan existeixin raons socials, benèfiques, culturals o d'interès públic que ho aconsellin, l'Ajuntament podrà fixar preus públics per sota del límit previst en l'apartat anterior.

En la determinació de la quantia dels preus públics no s'hi inclourà l'impost sobre el valor afegit, que necessàriament s'haurà de repercutir quan sigui procedent.

La quantia del preu públic serà:

1. Punts o estacions de recàrrega semiràpida (EdRSR):

- En període punta: 0,2149 €/kWh
- En període vall: 0,1736 €/kWh

2. Punts o estacions de recàrrega ràpida (EdRR):

- En període punta: 0,3140 €/kWh
- En període vall: 0,2727 €/kWh

Sent el període punta de dilluns a divendres en l'horari entre les 8:00 hores i les 0:00 hores. Mentre que el període vall és la totalitat d'hores dels dissabtes i diumenges, així com els períodes nocturns de dilluns a divendres entre les 0:00 hores i les 8:00 hores.

Els citats horaris o períodes de consum pretenen afavorir la recàrrega de vehicles elèctrics en moments de menor demanda energètica.

Les quanties exposades anteriorment poden variar en funció de la categoria de vehicle elèctric, o d'altres paràmetres que es considerin convenients, sempre d'acord amb les fórmules o taules incloses en aquesta ordenança o que resultin dels procediments de modificació i actualització de preus establerts en l'article següent. A més a més, es poden determinar altres exempcions, reduccions o bonificacions que es considerin oportunes.

### **Article 9. Procediment de modificació i actualització dels preus públics**

Les propostes d'establiment o modificació dels preus públics hauran d'anar acompanyades d'una memòria econòmica-financera on es justifiqui el cost del servei, el grau de cobertura financera d'aquest cost, l'import de les tarifes elèctriques vigents i els altres elements indispensables per procedir al dimensionament dels preus, com ara els costos d'operació i manteniment del punt de recàrrega que ha d'assumir l'Ajuntament com CPO.

L'elaboració de l'esmentada memòria correspondrà als serveis tècnics municipals de la Regidoria competent.

El regidor o regidora competent en matèria de mobilitat valorarà, conjuntament amb l'Interventor, la conveniència d'actualitzar els preus públics d'acord amb el contingut de la memòria, en el termini d'un mes. En cas de que s'estimi oportú, encarregarà l'elaboració de la proposta als serveis tècnics municipals de la Regidoria, que disposaran d'un termini de dos mesos per redactar la proposta, que s'elevà al Ple per a la seva aprovació.

La proposta de modificació de la quantia fixada ha de ser objecte d'aprovació inicial, d'informació pública per un període mínim de trenta dies, d'aprovació definitiva i de publicació en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, d'acord amb el previst en l'article 17 de la Llei reguladora de les hisendes locals.

### **Disposició final primera**

La present ordenança, un cop aprovada pel Ple de l'Ajuntament, en sessió celebrada el dia 29 d'octubre del 2024 entrarà en vigor el dia següent de la seva publicació en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, i es mantindrà en vigor mentre no s'acordi la seva modificació o derogació expressa.