

ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA PARA LA INSTALACIÓN DE ESTACIONES DE MOVILIDAD ELÉCTRICA "ELECTROLINERAS" Y ESTACIONES DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad tiene un peso muy considerable en el consumo de energía y la contaminación (emisiones de CO₂ y gases efecto invernadero).

La movilidad sostenible es un concepto nacido para contrarrestar los problemas medioambientales y sociales de la movilidad urbana. El objetivo final es conseguir una ciudad sostenible que, atendiendo a principios ecológicos, de eficiencia y accesibilidad, ofrezca una alta calidad de vida a sus habitantes y reduzca el impacto sobre el medio natural.

La automoción se encuentra en plena transformación hacia una nueva movilidad con el fin de alcanzar los objetivos marcados por la UE sobre descarbonización "cero emisiones netas de gases efecto invernadero de cara al año 2050" (Acuerdo de París 2015). El Plan Nacional integrado de Energía y Clima presenta una hoja de ruta para la próxima década.

Como parte del compromiso con la sostenibilidad y el medio ambiente y como vía eficaz para la lucha contra el cambio climático, el Ayuntamiento de quiere impulsar, a través de la presente ordenanza, la transición hacia la movilidad sostenible y la electrificación en el transporte.

En el artículo 45 de la Constitución Española se halla contenido el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo y encomienda a los poderes públicos a velar por ello.

El municipio, según dispone el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, con la redacción dada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias propias, puede promover toda clase de actividades y prestar cuantos servicios contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal.

Asimismo, en su calidad de administración pública de carácter territorial le compete la potestad reglamentaria y de autoorganización.

El artículo 84 de la Ley 7/1985 (LBRL) y el artículo 1 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales (RSCL) establecen la competencia de los ayuntamientos para intervenir en la actividad de sus administrados.

El Ayuntamiento de, concienciado de la necesidad de reducir las emisiones y favorecer el cambio climático, con los beneficios que ello supondrá al conjunto de su sistema urbano a medio y largo plazo, establece en esta ordenanza las condiciones para el ejercicio de las

actividades de "electrolineras" y de estaciones de recarga, los emplazamientos autorizados, el procedimiento de tramitación de obras e instalaciones así como las autorizaciones o declaraciones responsables de actividad y la documentación necesaria para la tramitación en cada uno de ellos.

Por último, esta ordenanza establece la concurrencia, en un mismo emplazamiento, de las estaciones de servicio para suministro de combustible con las "electrolineras", así como de las estaciones de recarga con otras actividades de carácter terciario, industrial o dotacional.

TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto.

Considerando que los vehículos eléctricos utilizan baterías que se agotan con el uso y, por tanto, deben ser recargadas y que, en la actualidad, tienen una autonomía limitada se hace necesaria la implementación de "electrolineras" o puntos de recarga que satisfagan una carga rápida y se recupere la autonomía suficiente para cumplir con determinadas distancias de recorrido.

El tiempo de recarga depende principalmente de la potencia de los puntos de recarga, del tipo de conexión y de la batería o capacidad de carga del vehículo.

El objeto de la presente ordenanza es el de regular, dentro del ámbito de las competencias municipales, las condiciones a las que se han de ajustar las estaciones de movilidad eléctrica "electrolineras" y las estaciones de recarga eléctrica de uso público tanto en suelo privado como en zonas de dominio público o patrimonial.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. El ámbito territorial de aplicación de la presente ordenanza es el término municipal de, siendo obligado su cumplimiento, desde su entrada en vigor, a las siguientes instalaciones y actividades dedicadas al suministro de energía eléctrica para vehículos:

a) La implantación o modificación de instalaciones de suministro de combustible al por menor por instalación de "electrolineras" o estaciones de recarga o las que acometan una reforma en su instalación que requiera una revisión del título administrativo (conforme al art. 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, todas ellas tienen la obligación de instalar como mínimo una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50Kw en corriente continua).

b) Las instalaciones existentes de suministro de combustible cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en el 2019 sea superior o igual a 5 o 10 millones de litros, los cuales deberán instalar, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50Kw o

150Kw, respectivamente, en corriente continua. De igual manera, también será de aplicación a las instalaciones existentes de suministro de combustibles a la que se hace referencia en el art 15.4 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

c) La instalación de estaciones de movilidad eléctrica "electrolineras" y estaciones de recarga.

d) La implantación o modificación de actividades terciarias, dotacionales o industriales por instalación en su aparcamiento de punto/s de recarga o estación/es de recarga.

2. Esta ordenanza no será aplicable a las instalaciones de puntos de recarga o estación de recarga para vehículos eléctricos en estacionamientos de tipo residencial privado, de conformidad con el artículo 17.5 de la Ley 49/1969, de Propiedad Horizontal, salvo en lo relativo a la ejecución de obras e instalaciones a las que les resultará aplicable la *ordenanza municipal reguladora de licencias urbanísticas*.

3. La utilización del dominio público y/o patrimonial para instalaciones de recargas de vehículos eléctricos se desarrollará tal y como se establece en el Título IV de esta ordenanza.

Artículo 3. Normativa.

- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.
- 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.

Con independencia de lo establecido en esta ordenanza, las obras e instalaciones deberán cumplir la normativa sectorial vigente en cada momento tanto de carácter general como específico que le sean de aplicación y, de forma especial, será objeto de control e inspección el cumplimiento de todo lo relacionado con la normativa vigente en materia urbanística, medio ambiental, de seguridad, salubridad y del control de la contaminación acústica y vibraciones establecida por el ayuntamiento.

Artículo 4. Definiciones.

a) Estación de movilidad eléctrica ("electrolinera"): Infraestructura de recarga que cuenta con, al menos, dos estaciones de recarga, que permitan la recarga simultánea de vehículo eléctrico con categoría hasta M1 (Vehículo eléctrico de ocho plazas como máximo –excluida la del conductor- diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros) y N1 (Vehículo eléctrico cuya masa máxima no supere las 3,5 toneladas diseñados y fabricados para el transporte de mercancías), según la Directiva 2007/46/CE. Ha de posibilitar la recarga en corriente alterna (monofásica o trifásica) o en corriente continua.

b) Estación de recarga: Conjunto de elementos necesarios para efectuar la conexión del vehículo eléctrico a la instalación eléctrica fija necesaria para su recarga. Las estaciones de recarga se clasifican como:

1. Punto de recarga simple, compuesto por las protecciones necesarias, una o varias bases de toma de corriente no específicas para el vehículo eléctrico y, en su caso, la envolvente.
2. Punto de recarga tipo SAVE (Sistema de alimentación específico del vehículo eléctrico). Conjunto de equipos montados con el fin de suministrar energía eléctrica para la recarga de un vehículo eléctrico, incluyendo protecciones de la estación de recarga, el cable de conexión, (con conductores de fase, neutro y protección) y la base de toma de corriente o el conector. Este sistema permitirá en su caso la comunicación entre el vehículo eléctrico y la instalación fija. En el modo de carga 4 el SAVE incluye también un convertidor alterna-continua.

c) Infraestructura de recarga de vehículos eléctricos (IVEHÍCULO ELÉCTRICO): Conjunto de dispositivos físicos y lógicos, destinados a la recarga de vehículos eléctricos que cumplan los requisitos de seguridad y disponibilidad previstos para cada caso, con capacidad para prestar servicio de recarga de forma completa e integral. La infraestructura de recarga incluye:

- a) Estación de recarga.
- b) El sistema de control.
- c) Canalizaciones eléctricas.
- d) Los cuadros eléctricos de mando y protección.
- e) Los equipos de medida, cuando éstos sean exclusivos para la recarga del vehículo eléctrico.

No formarán parte de la infraestructura de carga los sistemas informáticos de tele-asistencia centralizados en el supuesto de que los hubiere.

d) Vehículo eléctrico (VEHÍCULO ELÉCTRICO): vehículo cuya energía de propulsión procede, total o parcialmente, de la electricidad de sus baterías utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo eléctrico, por ejemplo, la red eléctrica.

e) Vehículos eléctricos puros (BEV), propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica.

f) Vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo y que incorporan motor de combustión interna de gasolina o gasóleo para la recarga de las mismas.

g) Vehículos híbridos enchufables (PHEV), propulsados total o parcialmente mediante motores de combustión interna de gasolina o gasóleo y eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía

de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica. El motor eléctrico deberá estar alimentado con baterías cargadas desde una fuente de energía externa.

g) Punto de conexión: Punto en el que el vehículo eléctrico se conecta a la instalación eléctrica fija necesaria para su recarga, ya sea a una toma de corriente o a un conector.

h) Autonomía de los vehículos eléctricos: Es la distancia máxima que puede circular un cierto tipo de vehículo con una pertinente carga eléctrica antes de detenerse y requerir una recarga de sus baterías.

i) Zona de espera: es el espacio susceptible de ser ocupado por vehículos en espera de realizar la recarga cuando están ocupados los puestos de suministro por otros vehículos, obligada en nuevas estaciones de venta al por menor de combustibles y en "electrolineras".

TÍTULO II. CONDICIONES PARTICULARES PARA IMPLANTACIÓN DE "ELECTROLINERAS" Y ESTACIONES DE RECARGA.

SECCIÓN I.- EMPLAZAMIENTOS PARA "ELECTROLINERAS" Y ESTACIONES DE RECARGA

Artículo 5. Ubicación o emplazamientos de las "electrolineras" y estaciones de recarga.

Las actividades de "electrolinera" y de estación de recarga podrán ubicarse en los siguientes emplazamientos:

1. En estaciones de servicio de suministro de combustible existentes con licencia de actividad.
2. En las nuevas estaciones de servicio de suministro de combustible.
3. En las "electrolineras" como actividad exclusiva e independiente de otras estaciones de servicio de suministro de combustible, en solar independiente, en suelo residencial y/o complementario terciario y/o dotacional, así como en uso predominante industrial.
4. En los aparcamientos de empresas con licencia de actividad de carácter terciario (alojamiento temporal, comercio, oficinas), industrial o dotacional, para su personal y/o clientes.
5. En aparcamientos colectivos de uso público de titularidad privada, para su personal y/o clientes.
6. En los emplazamientos afectos a la normativa de carreteras prevalecerá la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía.
7. En bienes de dominio público o patrimonial que el ayuntamiento determine para tal fin.

SECCIÓN II.- CONDICIONES URBANÍSTICAS PARA "ELECTROLINERAS" Y ESTACIONES DE RECARGA

Artículo 6.- Compatibilidad urbanística

La instalación de electrolineras y estaciones de recarga, en caso de no existir planeamiento urbanístico que determine de forma expresa su compatibilidad, son compatibles en los siguientes usos del suelo:

- a) Suelo urbano con uso industrial
- b) Suelo urbano con uso comercial: podrán ubicarse en aquellos emplazamientos que el uso comercial sea predominante o compatible, en los que ejerza o se pretenda ejercer actividades comerciales de las que formarán parte.
- c) En suelo no urbanizable: previa aprobación del correspondiente proyecto de actuación.

Artículo 7. Accesos y salidas de las instalaciones.

Las condiciones técnicas en cuanto a dimensiones del viario se regirán por lo establecido en el planeamiento urbanístico vigente y, en su defecto, serán las siguientes:

1. Las "electrolineras" que se instalen en estaciones de servicio de suministro de combustible existentes con licencia o de forma conjunta para nuevas solicitudes de licencia de actividad, para mantener la fluidez y seguridad en el tráfico las instalaciones de suministro de combustible, se situarán en parcelas con frente a calles con una anchura total entre alineaciones, mínima igual o mayor a 20 metros. Las entradas y salidas de vehículos sólo se podrán realizar por estas vías a una distancia de las intersecciones igual o mayor a 10 metros.

2. Las "electrolineras" que soliciten licencia de actividad para el ejercicio de ésta de forma exclusiva, para mantener la fluidez y seguridad en el tráfico, se situarán en parcelas con frente a calles con una anchura total entre alineaciones, mínima igual o mayor a 12 metros. Las entradas y salidas de vehículos solo se podrán realizar por viario público de forma que el impacto sobre el tráfico sea el menor posible, para ello los accesos estarán a una distancia de las intersecciones igual o mayor a 10 metros.

3. Los puntos de recarga o estación de recarga que se instalen en los aparcamientos de empresas con licencia de actividad terciaria, dotacional o industrial no podrán mermar o reducir la dotación mínima de estacionamientos expresamente obligatorios para la actividad y su acceso principal será el establecido para la actividad principal, sin que ello represente una reducción de la fluidez y seguridad del tráfico rodado interior. Dichos puntos de recarga se instalarán en calles internas que en todo caso tendrán una sección mínima de 6 metros.

4. Los puntos de recarga o estación de recarga que se instalen en zonas de dominio público, para que el impacto sobre el tráfico sea el menor posible, se podrán instalar en calles que tengan una calzada mínima de 6 metros.

5. Las "electrolineras" que se instalen como actividad exclusiva, las que se instalen de forma conjunta con una estación de suministro de combustible, así como los puntos de recarga o

estación de recarga que se instalen en los aparcamientos de empresas con licencia de actividad terciaria, dotacional o industrial, se diseñarán de acuerdo a las características del viario, tanto el de entrada como el de salida, de forma que el impacto sobre el tráfico sea el menor posible. Para ello, los accesos, serán por viario secundario, siempre que la parcela tenga frentes de fachada a estas vías. La anchura mínima de los accesos será de 6 metros del frente de fachada.

Artículo 8. Implantación de zona de recarga, zona de espera y dotación de aparcamientos.

1. La zona de recarga no ocupará la vía pública.
2. El espacio destinado a zona de espera no ocupará la vía pública; siendo obligatorio cumplir, dentro de la parcela, con la dotación de plazas de aparcamiento según lo establecido por el planeamiento en vigor en cada uno de los emplazamientos.
3. Los puntos de recarga o estación de recarga en aparcamientos de la actividad principal con licencia para uso terciario, dotacional o industrial, no dificultarán en ningún caso el libre tránsito por las calles internas.
4. Los puntos de recarga o estación de recarga en solares en los que se ejerza la actividad de suministro de combustibles no podrán reducir, en ningún caso, las condiciones impuestas a éstas respecto a la reserva de aparcamiento, usos anexos y accesos.
5. El espacio reservado para plazas de aparcamiento no afectará al normal funcionamiento de las instalaciones y estará claramente delimitado en el pavimento.
6. Las dimensiones mínimas de las plazas de recarga y de las plazas de la zona de espera serán de 2'50x4'50m.
7. En el caso de que exista una sola plaza de recarga ésta deberá ser accesible conforme al CTE-DB-SUA9 y Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, debiendo, por tanto, tener unas dimensiones mínimas si están en batería o semibatería de 5x3,60m. y en línea de 6,50x3,60 m., estando incluida en esta última dimensión la zona de transferencia mínima de 1,40m. (que podrá ser compartida por más de una plaza).
8. En el caso de disponer de más de una plaza para la recarga, al menos una de ellas deberá ser accesible conforme lo indicado en el párrafo anterior.

Artículo 9. Edificabilidad, volumetría, ocupación, instalaciones y obras.

1. Las "electrolineras" con actividad exclusiva que requieran de la ejecución de edificaciones e instalaciones, deberán obtener la preceptiva licencia o declaración responsable de obras conforme al planeamiento vigente según emplazamiento y teniendo en cuenta la volumetría, edificabilidad y retranqueos en las instalaciones de marquesinas y cualquier otra construcción o instalación o elemento de publicidad exterior.

2. Las electrolinerías que ejerzan la actividad de forma conjunta con estaciones de servicio de combustible, así como las que ejerzan la actividad en concurrencia con una actividad principal con licencia previa terciaria, dotacional o industrial, estarán condicionadas a la obtención de la preceptiva licencia o declaración responsable de obras, del conjunto de las construcciones ya existentes y las que se proyectan, conforme al planeamiento vigente según emplazamiento y teniendo en cuenta la volumetría, edificabilidad y retranqueos en las instalaciones de marquesinas y cualquier otra construcción o instalación o elemento de publicidad exterior.

3. Los puntos de recarga o estación de carga en aparcamientos de la actividad principal con licencia previa terciaria, dotacional o industrial que no requieran incremento de la edificabilidad o volumetría, estarán obligados a solicitar la licencia o declaración responsable para la instalación de éstos, según proceda conforme a la *ordenanza municipal reguladora de licencias urbanísticas*.

SECCIÓN III.- DOTACIÓN COMPLEMENTARIA PARA "ELECTROLINERAS"

Las "electrolinerías" además de las infraestructuras para dos o más estaciones de recarga que permitan la recarga simultánea de vehículos eléctricos con categoría M1 y N1, deberán disponer de los siguientes servicios que se indican a continuación, pudiéndose completarse con otros como tienda, hostelería, lavado de vehículos, etc.

Artículo 10. Punto de recarga rápida.

Las "electrolinerías" contarán con al menos un punto de recarga rápida.

Artículo 11. Zona de espera.

Las "electrolinerías" deberán contar con el mismo número de plazas en la zona de espera que puntos de recarga a instalar.

Artículo 12. Aparatos de aire comprimido y agua.

1. Las "electrolinerías" con actividad exclusiva contarán con aparatos surtidores de agua y aire comprimido.

2. Las "electrolinerías" que ejerzan la actividad con estaciones de servicio de combustible, podrán compartir los aparatos surtidores de agua y aire comprimido.

Artículo 13. Servicios sanitarios.

1. Las "electrolinerías" con actividad exclusiva y las nuevas estaciones de servicio de combustibles deberán contar como mínimo con un lavabo y un inodoro por sexo y, al menos, uno de ellos deberá estar adaptado para personas con movilidad reducida, o bien disponer de un tercer servicio accesible conforme el CTE-DB-SUA9 y Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

2. Las "electrolineras" que ejerzan la actividad de forma conjunta con estaciones de servicio de combustible existentes, podrán compartir los servicios sanitarios existentes en dicha estación de servicio.

SECCIÓN IV.- CONDICIONES TÉCNICAS Y DE FUNCIONAMIENTO.

Artículo 14. Requisitos generales de la instalación

1. Conforme al Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos:

- a) Los puntos de recarga para los vehículos eléctricos, cumplirán lo establecido en el Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba una nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52 «Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos», del Reglamento electrotécnico para baja tensión, aprobado por Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, y se modifican otras instrucciones técnicas complementarias del mismo, sin perjuicio de lo establecido en la disposición final novena de dicho Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre.
- b) Las instalaciones de puntos de recarga para vehículos eléctricos de acceso público dispondrán, de los equipos de medida establecidos en el Real Decreto 1110/2007, de 24 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico.

2. Conforme 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, las instalaciones tanto en su diseño como en las medidas de protección para garantizar la seguridad cumplirán lo establecido en dicho Real Decreto. Se extraen algunos de sus apartados a tener en cuenta:

- a) En los locales cerrados de edificios se podrá realizar la operación de recarga de baterías siempre que dicha operación se realice sin desprendimiento de gases durante la recarga y que dichos locales no estén clasificados como locales con riesgo de incendio o explosión según la (ITC) BT-29. En el local donde se realice la recarga del vehículo eléctrico se colocará un cartel reflectante en el punto de recarga que identifique que no está permitida la recarga de baterías con desprendimiento de gases.
- b) El sistema de iluminación en la zona de recarga se garantizará que existe un nivel de iluminancia horizontal mínima a nivel de suelo de 20 lux para estaciones de recarga de exterior y de 50 lux para estaciones de recarga de interior.
- c) El punto de conexión deberá situarse junto a la plaza de alimentación, e instalarse de forma fija en una envolvente. La altura mínima de instalación de las tomas de corriente y conectores será de 0,6 m sobre el nivel del suelo. Si la estación de recarga está prevista para uso público la altura máxima será de 1,2 m y en las plazas destinadas a personas con movilidad reducida, entre los 0,7 y 1,2 m.
- d) En el exterior, la instalación de puesta a tierra se realizará de forma tal que no se puedan producir tensiones de contacto mayores de 24 V en las partes metálicas accesibles de la instalación (estaciones de recarga, cuadros metálicos, etc.). Cada poste de recarga dispondrá de un borne de puesta a tierra, conectado al circuito general de puesta a tierra de la instalación.

TÍTULO III. PROCEDIMIENTOS PARA IMPLANTACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO DE "ELECTROLINERAS" Y ESTACIONES DE RECARGA

Artículo 15. Implantación de nuevas instalaciones de suministro de combustible al por menor con "electrolineras" o estación de recarga.

a) Con respecto a la actividad:

- a.1) Conforme al Anexo I de la Ley 7/2.007, de 9 de Julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, sustituido por el Anexo III de la Ley 3/2014, de 1 de octubre, de medidas normativas para reducir las trabas administrativas para las empresas y modificado por el Decreto Ley 2-2020, de 9 de marzo, de mejora y simplificación de la regulación para el fomento de la actividad productiva en Andalucía, esta actividad está sometida al Instrumento de Prevención y Control Ambiental de Calificación Ambiental (CA) por encontrarse incluida en la categoría 13.54 "Estaciones de servicio dedicadas a la venta de gasolina y otros combustibles".

Para este tipo de actividades el promotor deberá aportar al ayuntamiento copia del proyecto que incluya un análisis ambiental para que los servicios técnicos municipales realicen un pronunciamiento ambiental previo a la implantación de la actividad, según procedimiento establecido en el Reglamento de Calificación Ambiental, aprobado por Decreto 297/1995 (información pública, audiencia colindantes-interesados, informe de compatibilidad urbanística, informe técnico, informe jurídico, propuesta de resolución, resolución de Calificación Ambiental y comunicación a la Consejería de Medio Ambiente).

- a.2) Conforme al art. 3.1.c) del Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía y el Anexo I de la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía, añadido por el Decreto Ley 2-2020, de 9 de marzo, de mejora y simplificación de la regulación para el fomento de la actividad productiva en Andalucía, dicha actividad está sometida a Evaluación del Impacto en la Salud¹.
- a.3) Según el artículo 44 de la ley 7/2007, de 9 de Julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificado por la Ley 3/2014, de 1 de octubre, de medidas normativas para reducir las trabas administrativas para las empresas, se deberá resolver con carácter previo en los supuestos en el que el inicio de la actividad esté sujeto a presentación de declaración responsable o se integrará en el de la correspondiente licencia municipal cuando la actividad esté sometida a licencia municipal.

¹ Aquellas actividades y obras y sus proyectos que se localicen a una distancia superior a 1.000 metros de una zona residencial, la evaluación sobre los efectos para la salud de la actividad u obra y sus proyectos se efectuará sobre el estudio de impacto ambiental, dentro del procedimiento de tramitación del instrumento de control y prevención ambiental correspondiente.

a.4) La puesta en marcha de esta actividad, una vez que se haya resuelto el trámite de Calificación Ambiental, se realizará con la presentación de la “declaración responsable de inicio de actividad”, en la que deberá indicarse la referencia y fecha del expediente y/o resolución que resuelve favorablemente el instrumento de prevención y control ambiental; iniciándose entonces el procedimiento de control posterior al inicio de la actividad.

b) Con respecto a la obra:

b.1) En el caso de estar sometida a licencia conforme a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), modificada por el Decreto-ley 2/2020, de 9 de marzo, de mejora y simplificación de la regulación para el fomento de la actividad productiva de Andalucía, es preceptivo que se integre la Resolución de Calificación Ambiental favorable en el procedimiento de otorgamiento de licencia de obras.

b.2) En el caso de que no le sea exigible licencia para la realización de las obras de acondicionamiento del local o de la parcela para desempeñar la actividad económica, se deberá tramitar mediante la presentación de la declaración responsable, una vez haya obtenido la correspondiente Resolución de Calificación Ambiental favorable, junto con la documentación que determinen la *ordenanza municipal reguladora de licencias urbanísticas*.

Artículo 16. Instalación de “electrolineras”.

a) Con respecto a la actividad:

a.1) Para el inicio de una “electrolinera” con actividad exclusiva, el titular de la actividad o persona que designe como su representante, deberá presentar en el registro municipal o bien por cualquiera de los medios establecidos en el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones públicas, con arreglo al modelo establecido y debidamente cumplimentado, la declaración responsable de inicio de actividad².

a.2) Junto con la declaración responsable, el titular deberá disponer de la siguiente documentación (lista no exhaustiva) para su presentación en cualquier momento en el que le sea requerida por la administración:

a) Acreditación de la personalidad del solicitante y, en su caso, de su representante legal (Fotocopia del CIF o NIF y acreditación, en su caso, de la representación del declarante o solicitante).

b) Proyecto o memoria técnica descriptiva y gráfica de la actividad, el establecimiento y sus instalaciones donde se justifique el cumplimiento de la normativa de obligado cumplimiento.

² En el caso de no disponer de modelo normalizado de declaración responsable, se podrá tomar la “ordenanza reguladora de la intervención municipal en el inicio y ejercicio de actividades económicas”, elaborada por la Unidad Técnica Funcional de Asistencia Municipal de Diputación Provincial de Granada, Anexo I: “Modelo de declaración responsable de inicio o modificación de actividad”. Se adjunta enlace:

<https://www.dipgra.es/contenidos/ordenanzas-utf/>

- c) Certificado suscrito por el técnico redactor del proyecto o memoria técnica donde se acredite que la actividad se ajusta al citado proyecto o memoria técnica.
 - d) Documentación acreditativa de la autorización de instalación y puesta en funcionamiento ante la Delegación Territorial de Granada con competencias en materia de Industria y Energía, según Decreto 59/2005, de 1 de marzo y Orden de 5 de marzo de 2013 de desarrollo del mismo de:
 - Instalación eléctrica de baja tensión.
 - Instalación de protección contra incendios, en su caso.
- b) Con respecto a la obra:
- b.1) Para la ejecución de las obras que sean necesarias para la instalación de la "electrolinera", se estará a lo dispuesto a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA) y a la *ordenanza municipal reguladora de licencias urbanísticas*³.
 - b.3) En el caso de que la obra no pueda tramitarse mediante declaración responsable o comunicación previa, se deberá solicitar la correspondiente licencia de obra con la documentación preceptiva conforme a la *ordenanza municipal reguladora de licencias urbanísticas*. Una vez finalizadas las obras, se solicitará la correspondiente licencia de utilización, si procede.

Artículo 17. Implantación de nuevas actividades terciarias, dotacionales o industriales con la instalación en su aparcamiento de punto/s de recarga o estación de recarga.

- a) Con respecto a la actividad:
- a.1) Para el inicio de una actividad terciaria, dotacional o industrial con la instalación de una o más estaciones de recarga, se deberá realizar el trámite que proceda conforme a la actividad principal (trámite ambiental y/o declaración responsable, según *ordenanza reguladora de la intervención municipal en el inicio y ejercicio de actividades económicas*) debiendo justificar la implantación de la/s estación/es de recarga en la documentación que se requiera para la actividad principal.
 - a.2) Previa a la puesta en marcha, junto con la declaración responsable, además de la documentación que sea preceptiva para la actividad principal, el titular deberá disponer de la relacionada en el apartado a.2) del art. 16 de la presente ordenanza, para su presentación en cualquier momento en el que le sea requerida por la administración.

³ A modo de guía sobre el trámite a seguir se puede usar la Guía práctica de aplicación de la declaración responsable y la comunicación previa en materia de urbanismo de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía. Se adjunta enlace:

https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/02_guia_practica_aplicacion_dr_cp_en_materia_de_urbanismo.pdf

b) Con respecto a la obra:

- b.1) Para la ejecución de las obras que sean necesarias para la instalación, se estará a lo dispuesto a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA) y a la *ordenanza municipal reguladora de licencias urbanísticas*.
- b.2) En el caso de estar la actividad principal sometida a algún trámite ambiental (AAI, AAU y CA) según la Ley 7/2007, de 9 de Julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por la Ley 3/2014, de 1 de octubre, de medidas normativas para reducir las trabas administrativas para las empresas, es preceptivo que se integre la resolución ambiental recaída en el procedimiento de otorgamiento de licencia de obras, si procede conforme a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA).
- b.3) En el caso de que no le sea exigible licencia para la realización de las obras de acondicionamiento del local o de la parcela para desempeñar la actividad económica, una vez se haya obtenido la correspondiente resolución ambiental favorable, si procede, o las autorizaciones sectoriales preceptivas, se deberá presentar la declaración responsable junto con la documentación que determine la *ordenanza municipal reguladora de licencias urbanísticas*.

Artículo 18. Modificación de las instalaciones de suministro de combustible al por menor con licencia anterior a la entrada en vigor de esta ordenanza, o modificación de otras actividades con licencia previa terciaria, dotacional o industrial, por la instalación de "electrolineras" o puntos de recarga o estación de recarga.

Para la modificación de actividad se deberá presentar, junto con el resto de documentación, copia del título habilitante para inicio y desarrollo de la actividad que se modifica (declaración responsable, licencia de apertura, etc.), o en su defecto, identificación del expediente que permita el acceso a la documentación obrante en el mismo.

a) Con respecto a la actividad:

- a.1) Para la modificación tanto en la gasolinera como en cualquier otra actividad terciaria, dotacional o industrial con la instalación de una o más estaciones de recarga, el titular de la actividad o persona que designe como su representante, deberá presentar en el registro municipal o bien por cualquiera de los medios establecidos en el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, con arreglo al modelo establecido y debidamente cumplimentado, la declaración responsable de inicio de actividad, tipo de actuación "modificación".
- a.2) Previa a la puesta en marcha, junto con la declaración responsable, se deberá disponer de la documentación relacionada en el apartado a.2) del art. 16 de la presente ordenanza, para su presentación en cualquier momento en el que le sea requerida por la administración.

b) Con respecto a la obra:

- b.1) Para la ejecución de las obras que sean necesarias para la modificación de la instalación, se estará a lo dispuesto a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA) y a la *ordenanza municipal reguladora de licencias urbanísticas*.

TÍTULO IV. INSTALACIÓN DE ESTACIONES DE RECARGA EN BIENES DE DOMINIO PÚBLICO O PATRIMONIALES

Artículo 19. Instalación de infraestructuras de estaciones de recarga en bienes de dominio público o patrimoniales.

1. Para la recarga de vehículos en estaciones para uso público en zonas de dominio público o patrimoniales, el ayuntamiento determinará los bienes de dominio público o patrimoniales que dispondrá a tal fin teniendo en cuenta las necesidades y la demanda de la prestación de este servicio de suministro de recarga de vehículos eléctricos de los ciudadanos. Se potenciará su instalación en estacionamientos disuasorios, en zonas reguladas de estacionamiento limitado, en suelo de uso industrial y en zonas en las que no se disponga o sea muy limitada la recarga en uso residencial o carentes de instalaciones de "electrolineras"⁴.
2. Cuando la gestión sea indirecta, el ayuntamiento procederá a la concesión del uso del bien de dominio público o patrimonial para la instalación, gestión y explotación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. En los pliegos de la concesión se deberá determinar el número de puntos de recarga, el tipo de recarga (ultra rápida, rápida o semirrápida) y las instalaciones o mobiliario urbano posible a usar según la parcela.

Cuando alguna persona, por propia iniciativa, pretendiere una ocupación privativa, se estará a lo dispuesto en el artículo 61 y siguientes del Decreto 18/2006, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales de Andalucía.
3. Para la instalación de equipos de recarga se podrá utilizar aquel mobiliario urbano que sea compatible con ellas, teniendo el carácter de preferente las farolas de alumbrado público, uso que deberá estar expresamente indicado de forma singular en los pliegos de la concesión.
4. Cuando no sea posible la utilización del mobiliario urbano existente o el emplazamiento carezca de él, la concesionaria deberá instalar los equipos de recarga específicos para ello y, en su caso, la instalación de alumbrado urbano público, preferentemente farolas, que cumplirán las características técnicas indicadas en los pliegos de la concesión o, en su defecto, iguales a las de su entorno.
5. Al vencimiento de la concesión, la infraestructura creada pasará a ser de titularidad municipal, prestando así un doble servicio, alumbrado público y servicio de recarga para

⁴ Lo recomendado es que dichas estaciones estén dentro del Plan de Movilidad Sostenible municipal o supramunicipal (PMUS).

vehículos eléctricos, que podrá decidir entre la gestión directa o indirecta mediante nueva concesión.

6. Los estacionamientos expresamente autorizados como puntos de recarga de vehículos eléctricos, tendrán las dimensiones que expresamente se hallen definidas y contenidas en la concesión y se identificará con señalización específica que deberá instalarse para el conocimiento de la ciudadanía de la prestación de este servicio. Esta señalización deberá ser vertical y horizontal y la empresa concesionaria la mantendrá y conservará durante todo el plazo de la concesión.

TÍTULO V. RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 20. Régimen sancionador.

Teniendo en cuenta que la implantación de “electrolineras” y/o de infraestructuras de estaciones de recarga son actividades económicas, el régimen sancionador se atenderá a los establecido al respecto en la *ordenanza municipal reguladora para el ejercicio de actividades económicas* o, en su defecto, a lo indicado en el capítulo sexto de la *ordenanza reguladora de la intervención municipal en el inicio y ejercicio de actividades económicas*⁵.

TÍTULO VI. DISPOSICIÓN FINAL

Artículo 21. Disposición final única. Vigencia.

Esta ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia y una vez transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local.

⁵ Modelo disponible elaborada por la Unidad Técnica Funcional de Asistencia Municipal de Diputación Provincial de Granada.

ANEXO

TIPOS DE PUNTOS DE RECARGA

A) ATENDIENDO A SU POTENCIA DE RECARGA.

- a) Sistema de recarga vinculado: Potencia inferior a 7 kW.
- b) Sistema de recarga convencional: Potencia igual o superior a 7 kW, e inferior a 15 kW.
- c) Sistema de carga semirrápida: potencia igual o superior a 15 kW e inferior a 40 kW.
- d) Sistema de carga rápida: potencia igual o superior a 40 kW e inferior a 100 kW.
- e) Sistema de carga ultra rápida: potencia igual o superior a 100 kW.

En caso de existir distintas potencias en un mismo sistema de recarga, este se clasificaría atendiendo a la potencia máxima de los puntos de recarga de la instalación.

B) ATENDIENDO A SU UBICACIÓN.

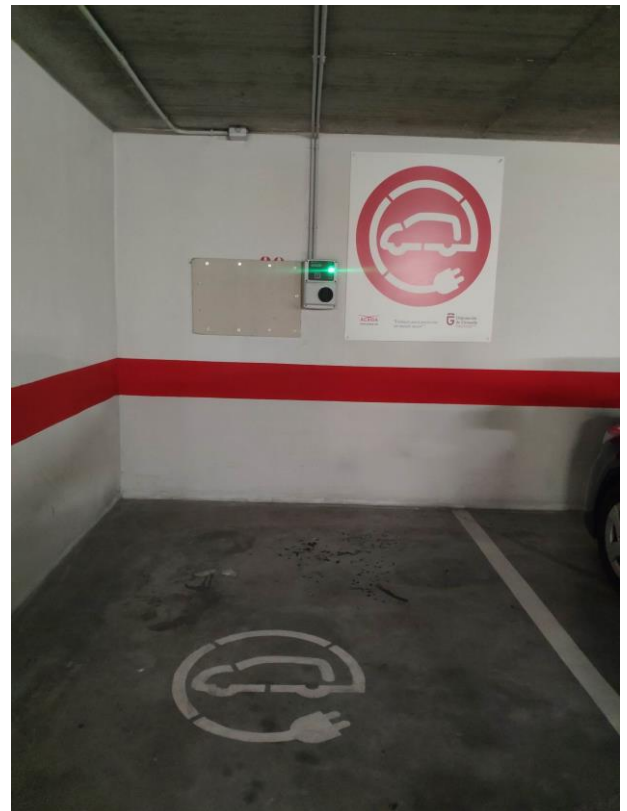
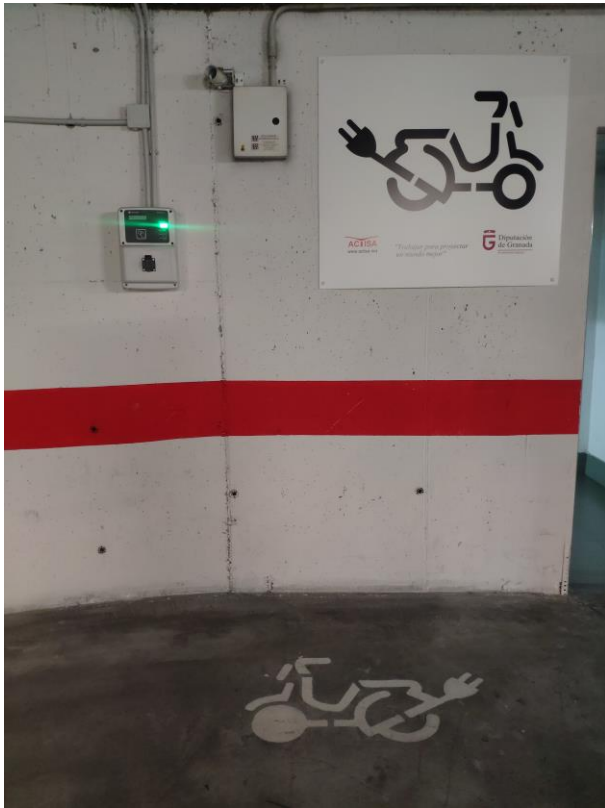
a) Puntos de recargas privados.

a.1.- Residencial. (No es objeto de la presente ordenanza)

Sus infraestructuras ubicadas dentro de los domicilios brindan comodidad mediante una recarga lenta que se estima entre 6 y 22 horas al 100% de su capacidad de la batería. Generalmente este tipo de recarga se hace por la noche, de esta manera se evita el horario pico del consumo energético y un colapso de la red eléctrica.

a.2.- Flotas privadas.

Sus infraestructuras están ubicadas dentro de la actividad y son las flotas privadas de empresas de logística y distribución pequeñas y medianas, concesionarios, edificios no residenciales, etc.



Fotos aparcamiento Diputación de Granada

b) Puntos de recarga pública

Son estaciones que ofrecen dos tipos de recargas, una de ellas la semi-rápida que tarda entre 1,5 a 3 horas al 100% de la capacidad con una corriente monofásica de 230V a 32 amperios y una carga rápida en 30 minutos al 80% de su batería con una corriente trifásica de 400V a 63 amperios, lo cual son de gran utilidad siendo necesarias para una recarga emergente.

Estos puntos de recargas públicos pueden estar distribuidos en varios lugares, como pueden ser:

b.1.- Aparcamientos en centros comerciales

Parkings vinculados a centros generadores de movilidad como supermercados, cines, centros comerciales, etc. Estos lugares llegan a ser óptimos para la implementación, debido a que tienen la acogida de público, brindando la facilidad de que el usuario acceda a una recarga de su vehículo eléctrico.

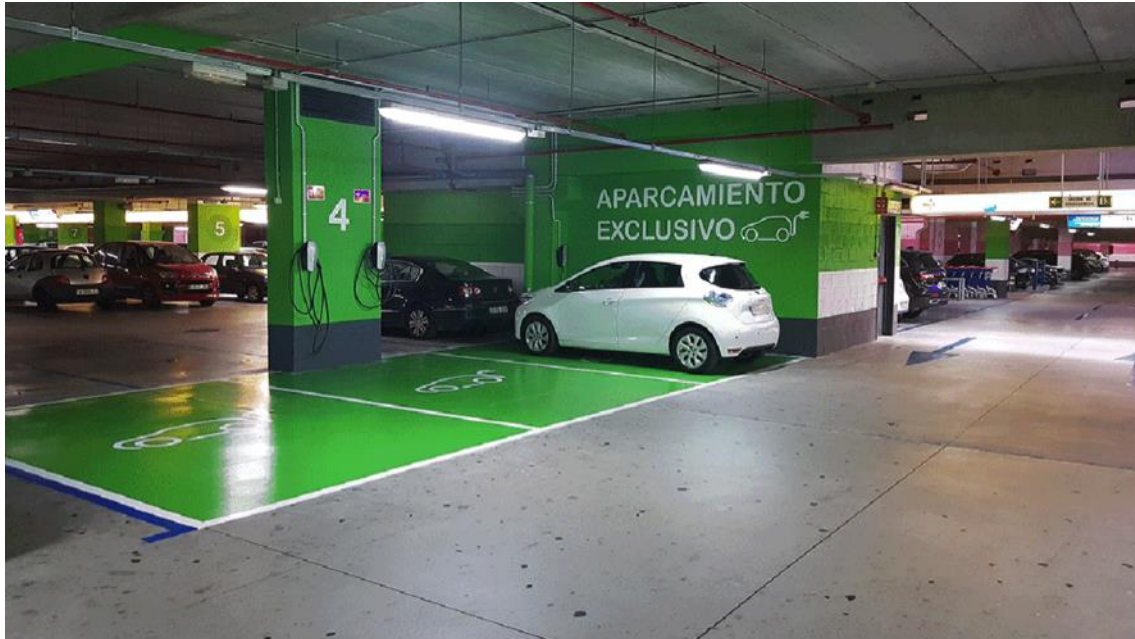


Foto en aparcamiento de Centro Comercial

b.2.- Aparcamientos subterráneos.

Es otra alternativa de brindar un servicio de recarga, aprovechando el tiempo que el usuario utilice el servicio de parking.



b.3.- Estaciones de servicio.

Son puntos que permiten la recarga en estaciones de combustible, brindando un servicio de recarga rápida para los VEs en un tiempo corto, utilizando una infraestructura ya generada y disminuyendo los costos de implementación de las mismas.



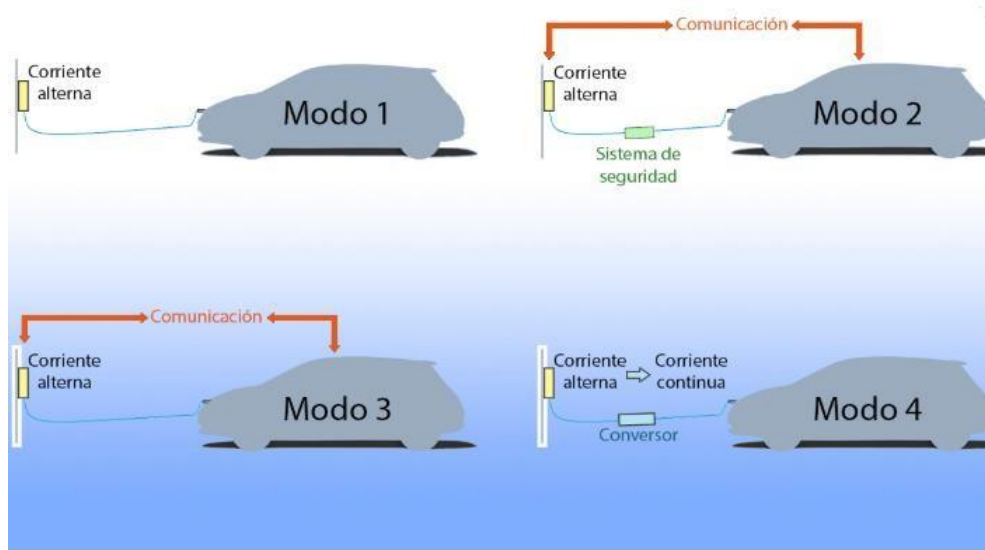
b.4.- En zonas de dominio público.

Puntos de recarga ubicados en vía pública disponible para todos los ciudadanos, taxis, flotas vehículos municipales, etc.



MODOS DE CARGA

Es el nivel de comunicación que existe entre la infraestructura de carga, el VE y el control que se tiene para una correcta carga, programándola en función al estado de las baterías, deteniéndola o reanudándola, llegando al punto hasta de volcar electricidad a la red, Estos pueden clasificarse en 4 modos con las siguientes características (tabla 1-2)



MODOS	CARACTERISTICAS	CONECTORES
Modo 1	no tiene comunicación con la red	SCHUKO
	conexión directa con la corriente domestica	
	consumo de 16 A	
	recargas recarga lenta e ineficiente	
Modo 2	contiene un dispositivo de seguridad	SCHUKO
	carga con comunicación entre el vehículo y el punto de recarga	
	carga mediante corriente alterna	
	intensidad de 16 amperios	
Modo 3	comunicación real entre el vehículo y punto de recarga	Yazaki (SAE J1772) Mennekes (IEC 62196) SCAME (IEC 62196-2)
	recargas rápidas ,eficientes y seguras	
Modo 4	recarga rápida	CHAdEMO (IEC 62196-1 y UL 2551)
	corriente continua de alta intensidad	
	poco viable para domestico	
	aceptable en estaciones públicas (electrolineras)	
	recarga rápida	

Modo de carga 1:

En este modo no existe una red de comunicación con el vehículo, donde se conecta directamente a la red de alimentación de corriente alterna con un conector Schuko, teniendo una intensidad máxima de 16 amperios con instalaciones monofásicas de 250 voltios o hasta una trifásica de 480 voltios.

Al no disponer de protecciones eléctricas y debido al elevado riesgo de calentamiento en las líneas y conectores, solamente se utiliza para recargar bicicletas y patinetes con baterías de poca capacidad en garajes privados. **NO DEBE UTILIZARSE PARA LA RECARGA DE COCHES ELÉCTRICOS.**

Modo de carga 2:

Este modo tiene un nivel bajo en la comunicación con la red. En su cable cuenta con un controlador piloto donde se verifica una buena conexión entre el vehículo y la red de carga. Este modo puede tener un conector Schuko, dispone de un sistema de alimentación en corriente alterna monofásica de 250 voltios o trifásica de 480 voltios con un amperaje máximo de 32 amperios. Al no disponer de protecciones eléctricas específicas para la recarga de vehículo eléctrico, se recomienda utilizar de forma esporádica o únicamente ante una emergencia cuando no haya un punto de recarga con modo 3.

Modo de carga 3:

Conexión directa del vehículo eléctrico a la red de alimentación de corriente alterna usando un SAVE, dónde la función de control piloto se amplía al sistema de control del SAVE, estando éste conectado permanentemente a la instalación de alimentación fija. El nivel de comunicación con la red es alto, los dispositivos que controlan y que protegen se encuentran ubicado en el mismo punto de recarga, este incluye un hilo piloto de comunicación integrado que vienen en los conectores como SAE J1772, Mennekes, combinado o Scame.

Es el único modo de carga compatible con todos los coches eléctricos e híbridos enchufables del mercado.

Modo de carga 4:

Este tipo realiza su recarga se realiza mediante conexión indirecta del vehículo eléctrico a la red de alimentación de corriente alterna usando un SAVE, en los diferentes puntos de recarga rápida en lugares públicos como en las denominadas "Electrolineras", donde en estos puntos de recarga transforman la corriente alterna en continua. El conector adecuado para este tipo ha sido el conector CHAdeMO.

Es un sistema en pleno desarrollo, ya que estas altas intensidades perjudican la vida útil de las baterías. Ningún coche híbrido enchufable y solo algún modelo de los puramente eléctricos es compatible con este modo de carga.

TIPOS DE CONECTORES

Existen varios tipos de conectores que son clasificados según el modo de recarga a los que sean compatibles.

Conector Schuko	SAE J1772 (Tipo 1)	Mennekes (Tipo 2)
		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enchufe convencional para alimentación monofásica en el lado de la pared ▪ Consta de dos pines cilíndricos L1 (línea), N (neutro) y dos contactos tierra en los laterales. ▪ Compatible con Modo 1 y 2 de carga (en modo 2 monofásico) ▪ Extendido en Motos y bicicletas eléctricas ▪ Hasta 16 A y 230 V 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conector tipo 1 según la norma IEC 62196-2. ▪ Nace en el mercado Americano. ▪ Cinco pines: L1, neutro (N), protección de tierra (PE) y dos se señalización (PP y CP). ▪ Hasta 32 A, 230 V. ▪ Compatible con Modo 3. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conector tipo 2 según la norma IEC 62196-2. ▪ Acordado por ACEA¹ como estándar europeo. ▪ 7 bornes: L1, L2 y L3, (N), (PE), (PP y CP). ▪ Compatible con Modo 3. ▪ < 70 A (230 V), < 63 A (400V).
CHAdEMO ² (Tipo 4)	Scame (Tipo 3)	CEEPlus
		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ También conocido como conector tipo 4 según la norma IEC 62196-1 y UL 2551. ▪ Usado en Modo 4 ▪ 10 bornes: dos de potencia, 7 para comunicaciones y señalización, uno libre. ▪ Hasta 200 A y 500 V en continua. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ También conocido como conector tipo 3 según la norma IEC 62196-2 ▪ Hasta 7 pines: tres líneas de alterna (L1, L2, L3), neutro (N), protección de tierra (PE) y dos se señalización (PP y CP), ▪ Uso con corriente trifásica y monofásica (versiones con 4,5, y 7 pines). ▪ Hasta 32 A y 400 V en alterna ▪ Compatible con Modo 3. ▪ Uso en micro-coches eléctricos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilizado en tomas para corriente de uso industrial, incluido el V.E. ▪ Usado en Modo 3 ▪ Usado en corriente monofásica (230 V) y trifásica (400 V) ▪ Se usa en el lado de la pared.

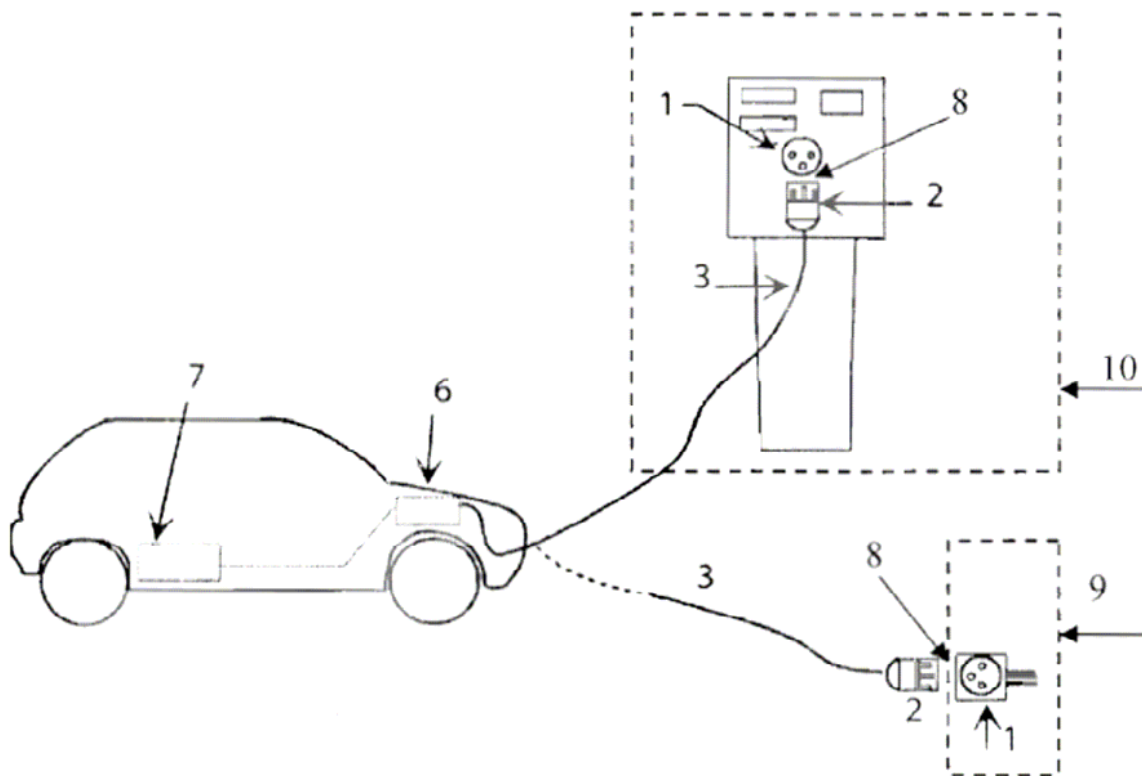
CSS (Combined Charging System)



- También conocido como Combo2.
- Cinco pines: dos de potencia, uno de protección de tierra (PE) y dos de señalización (PP y CP).
- Hasta 200 A y 850 V de continua.
- Usado en Modo 4

TIPOS DE CONEXIÓN ENTRE LA ESTACIÓN DE RECARGA Y EL VEHÍCULO ELÉCTRICO

La conexión entre la estación de recarga y el vehículo eléctrico se podrá realizar según los casos A, B y C descritos en las figuras 1, 2 y 3. Nótese que las figuras 1, 2 y 3 no presuponen ningún diseño específico.



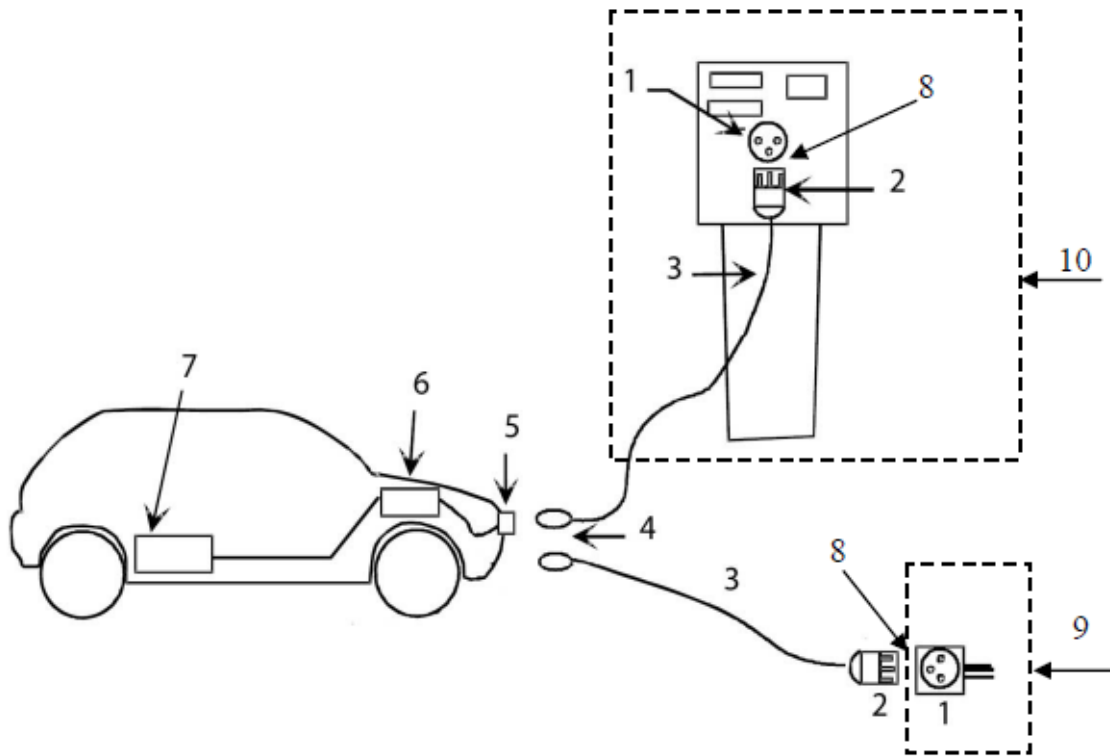
Leyenda:

1. Base de toma de corriente
2. Clavija
3. Cable de conexión
6. Cargador incorporado al VEHÍCULO ELÉCTRICO
7. Batería de tracción
8. Punto de conexión
9. Punto de recarga simple
10. SAVE

Figura 1. Caso A. Conexión del VEHÍCULO ELÉCTRICO a la estación de recarga mediante un cable terminado en una clavija con el cable solidario al VEHÍCULO ELÉCTRICO.

Caso A1: Conexión a un punto de recarga simple mediante una toma de corriente para usos domésticos y análogos.

Caso A2: Conexión a un punto de recarga tipo SAVE.



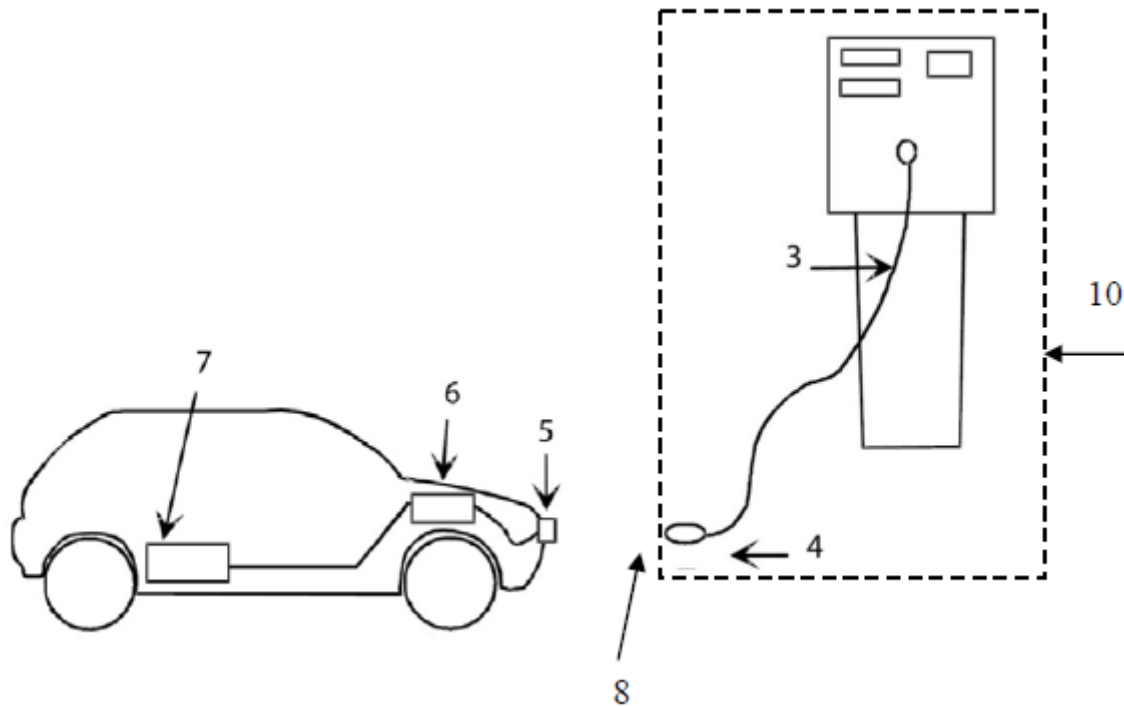
Leyenda:

1. Base de toma de corriente
2. Clavija
3. Cable de conexión
4. Conector
5. Entrada de alimentación al VEHÍCULO ELÉCTRICO
6. Cargador incorporado al VEHÍCULO ELÉCTRICO
7. Batería de tracción
8. Punto de conexión
9. Punto de recarga simple
10. SAVE

Figura 2. Caso B. Conexión del VEHÍCULO ELÉCTRICO a la estación de recarga mediante un cable terminado por un extremo en una clavija y por el otro en un conector, donde el cable es un accesorio del VEHÍCULO ELÉCTRICO.

Caso B1: conexión a un punto de recarga simple mediante una toma de corriente para usos domésticos y análogos.

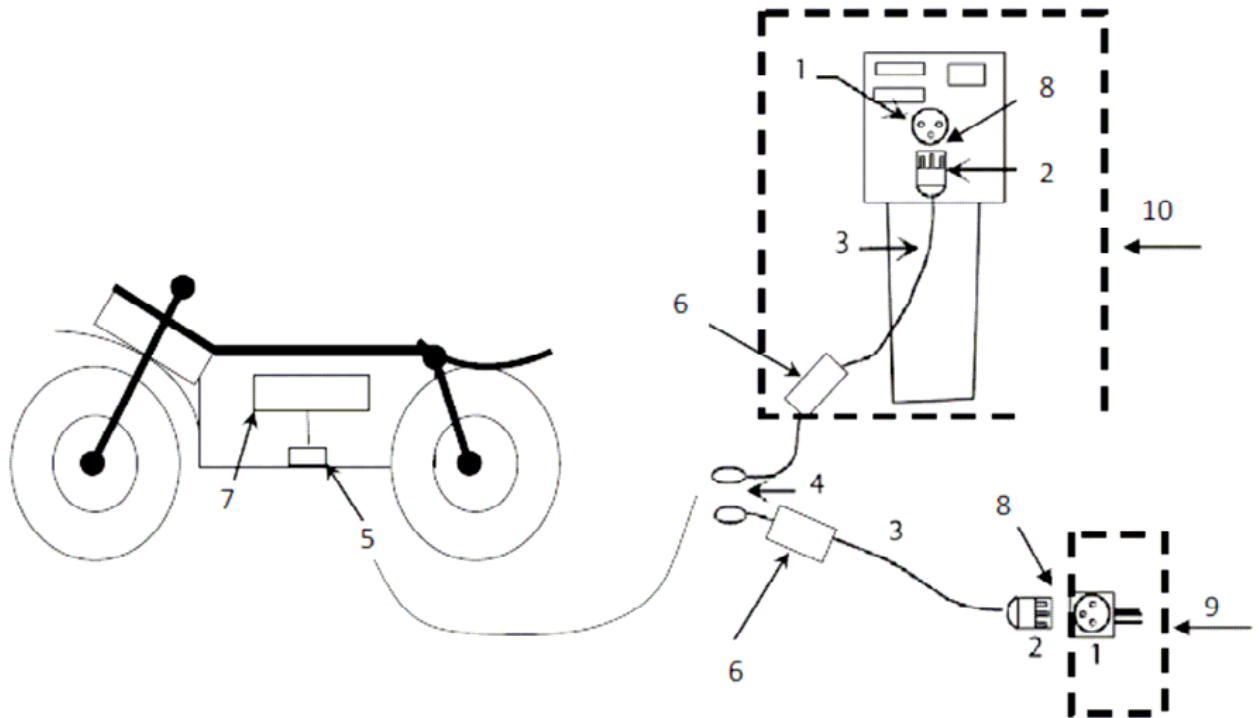
Caso B2: conexión a un punto de recarga tipo SAVE.



Leyenda:

- 3. Cable de conexión
- 4. Conector
- 5. Entrada de alimentación al VEHÍCULO ELÉCTRICO
- 6. Cargador incorporado al VEHÍCULO ELÉCTRICO
- 7. Batería de tracción
- 8. Punto de conexión
- 10. SAVE.

Figura 3. Caso C. Conexión del VEHÍCULO ELÉCTRICO a la estación de recarga mediante un cable terminado en un conector: el cable forma parte de la instalación fija.



Leyenda:

1. Base de toma de corriente
2. Clavija
3. Cable de alimentación
4. Conector
5. Entrada de alimentación al VEHÍCULO ELÉCTRICO
6. Cargador en cable alimentación
7. Batería de tracción
8. Punto de conexión
9. Punto de recarga simple
10. SAVE

Figura 4. Caso D. Conexión de un VEHÍCULO ELÉCTRICO ligero a la estación de recarga mediante un cable terminado en un conector: el cable incorpora el cargador.

SEÑALIZACIÓN DE ESTACIONES DE RECARGA Y ZONAS DE ESPERA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Para que sirva de guía en la elaboración de las ordenanzas municipales y para unificar criterios en la señalización de las estaciones de recarga y en las zonas de espera de vehículos eléctricos, previa a su recarga, se representan a continuación las siguientes señales. Las plantillas se podrán usar para tanto para señales verticales como para las señales pintadas en horizontal y/o en vertical. Dichos elementos gráficos permitirán a los usuarios y agentes implicados en la gestión de la movilidad eléctrica identificar de forma clara tanto la zona reservada para la recarga como para el estacionamiento de vehículos eléctricos.

Señalización de reservas de espacio para recarga de vehículos eléctricos.

El objeto de estas reservas de espacio es facilitar el estacionamiento de vehículos eléctricos para la utilización de la infraestructura de recarga instalada en vía pública o en espacios privados de acceso público. El establecimiento de las reservas de estacionamiento para recarga de vehículos eléctricos en sus distintas modalidades, como puedan ser eléctricos puros, híbridos enchufables, etc., requerirá de señalización horizontal y vertical para facilitar su identificación.



Turismo o furgoneta Ciclomotor o motocicleta Bicicleta asistencia pedaleo Autobús o autocar

Señalización de reserva de espacio para la zona de espera de vehículos eléctricos.

Las estaciones de servicio de venta al por menor de combustibles con puntos de recarga y las electrolineras deberán disponer de una zona para el estacionamiento de vehículos eléctricos que están a la espera de la recarga de sus vehículos. Dichos espacios deberán ser señalizados horizontalmente y/o verticalmente para su fácil identificación. También podrán disponer y señalar una zona de espera los puntos de recarga, ya sea en zona de dominio público como en espacios privados de uso público, y los aparcamientos pertenecientes a otras actividades. En aquellos estacionamientos en los que se desee limitar el uso de las plazas de aparcamiento para los vehículos eléctricos y/o el tiempo de permanencia en la misma, deberá señalizarse el tiempo máximo de estacionamiento.

