

DIRECTIVA (UE) 2018/844 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 30 de mayo de 2018

por la que se modifica la Directiva 2010/31/UE relativa a la eficiencia energética de los edificios y la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética

- (1) La Unión Europea se ha comprometido a establecer un sistema energético sostenible, competitivo, seguro y descarbonizado. La Unión de la Energía y el Marco de Actuación en Materia de Clima y Energía hasta el año 2030 establecen compromisos ambiciosos de la Unión para seguir reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero (al menos un 40 % de aquí a 2030, en comparación con 1990), aumentar la proporción de energía renovable consumida y conseguir un ahorro energético de acuerdo con las ambiciones a escala de la Unión, así como mejorar la seguridad energética, la competitividad y la sostenibilidad de Europa.
- (2) La innovación y las nuevas tecnologías también hacen posible que los edificios apoyen la descarbonización general de la economía, incluido el sector del transporte. Por ejemplo, pueden **aprovecharse** para desarrollar las infraestructuras necesarias para la recarga inteligente de los vehículos eléctricos y también proporcionan la base para que los Estados miembros, si así lo deciden, utilicen las baterías de los automóviles como fuente de energía.
- (23) Junto con un mayor porcentaje de la producción de electricidad renovable, los vehículos eléctricos producen menos emisiones de carbono, lo que redundará en la mejor calidad del aire. Los vehículos eléctricos constituyen un elemento importante de la transición a una energía limpia sobre la base de medidas de eficiencia energética, combustibles alternativos, energía renovable y soluciones innovadoras de gestión de la flexibilidad energética. Se pueden impulsar de forma efectiva los códigos de construcción mediante la introducción de requisitos específicos para apoyar la **implantación** de infraestructuras de recarga en los aparcamientos de edificios residenciales y no residenciales. Los Estados miembros deben asimismo establecer medidas para simplificar la **implantación** de infraestructuras de recarga con vistas a eliminar barreras como la **división** de incentivos y las complicaciones administrativas con las que se encuentran los propietarios particulares que quieren instalar un punto de recarga en su plaza de aparcamiento.
- (24) **La canalización, es decir, la instalación de conductos para cables eléctricos**, proporciona las condiciones adecuadas para una instalación rápida de puntos de recarga si y donde fuera necesario. Los Estados miembros deben, por lo tanto, garantizar el desarrollo de la electromovilidad de forma equilibrada y económicamente rentable. En particular, cuando se realice una reforma importante relacionada con la infraestructura eléctrica, debe procederse después a la instalación adecuada de la canalización. A la hora de aplicar los requisitos para la electromovilidad en la legislación nacional, los Estados miembros deben tener **debidamente** en cuenta las distintas condiciones posibles, tales como la propiedad de los edificios y de su aparcamiento adyacente, los aparcamientos públicos explotados por entidades privadas y los edificios que tengan funciones tanto residenciales como no residenciales.
- (25) **Si la infraestructura ya está preparada**, se reducirán los costes de instalación de puntos de recarga para los propietarios particulares y se asegurará el acceso de los usuarios de vehículos eléctricos a puntos de recarga. El establecimiento de requisitos para la electromovilidad a escala de la Unión relativos al acondicionamiento anticipado de plazas de aparcamiento y la instalación de puntos de recarga constituye una manera eficaz de promover los vehículos eléctricos en un futuro cercano, al tiempo que se posibilita **el ulterior** desarrollo a coste reducido a medio y largo plazo.
- (26) Cuando los Estados miembros establezcan los requisitos mínimos nacionales para la instalación un número mínimo de puntos de recarga en edificios no residenciales con más de veinte plazas de aparcamiento, que han de ser de aplicación a partir de 2025, deben tener en cuenta las condiciones

nacionales, regionales y locales pertinentes, así como las necesidades y circunstancias que pueden variar en función de la superficie, el tipo de edificio, la cobertura del transporte público y otros criterios pertinentes, a fin de garantizar la instalación proporcionada y adecuada de puntos de recarga.

(27) Sin embargo, algunas zonas geográficas con vulnerabilidades específicas pueden encontrarse con dificultades específicas a la hora de cumplir los requisitos sobre electromovilidad. Ese puede ser el caso de las regiones ultraperiféricas en el sentido del artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), debido a su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos, así como microrredes aisladas, cuya red eléctrica podría requerir cambios para hacer frente a una **mayor** electrificación del transporte local. En tales casos, los Estados miembros deben estar autorizados a no aplicar los requisitos sobre electromovilidad. No obstante dicha exención, la electrificación del transporte puede constituir una herramienta poderosa para atender los problemas relacionados con la calidad del aire o la seguridad del abastecimiento a los que a menudo se enfrentan estas regiones y sistemas.

(28) A la hora de aplicar los requisitos para infraestructuras de electromovilidad, previstos en las modificaciones suplementarias a la Directiva 2010/31/UE, establecidas en la presente Directiva, los Estados miembros deben tener en cuenta la necesidad de una planificación urbana global y coherente, así como la promoción de alternativas seguras y sostenibles para los modos de transporte y sus infraestructuras de apoyo, por ejemplo a través de infraestructuras de estacionamiento específicas para las bicicletas eléctricas y vehículos para las personas con movilidad reducida.