



Comisión
Nacional
de Energía

**INFORME 25/2010 SOLICITADO POR
LA SECRETARÍA DE ESTADO DE
ENERGÍA SOBRE LA PROPUESTA
DE REAL DECRETO POR EL QUE SE
REGULA LA ACTIVIDAD DE GESTOR
DE CARGAS DEL SISTEMA**

14 de septiembre de 2010

INFORME 25/2010 SOLICITADO POR LA SECRETARÍA DE ESTADO DE ENERGÍA SOBRE LA PROPUESTA DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULA LA ACTIVIDAD DE GESTOR DE CARGAS DEL SISTEMA

En el ejercicio de las funciones referidas en el apartado Tercero.1 de la Disposición Adicional Undécima de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, y de conformidad con el Real Decreto 1339/1999, de 31 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Comisión Nacional de Energía, el Consejo de Administración de la Comisión Nacional de Energía, en su sesión del día 14 de septiembre de 2010, ha acordado emitir el siguiente

INFORME

1 OBJETO

El presente documento tiene por objeto cumplimentar la solicitud realizada por la Secretaría de Estado de Energía (SEE) del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (MITyC) de remisión de informe preceptivo en relación con la propuesta de *“Real Decreto por el que se regula la actividad de gestor de cargas del sistema”*.

2 ANTECEDENTES

Con fecha 30 de julio de 2010 ha tenido entrada en el registro general de la Comisión Nacional de Energía (CNE) oficio de la SEE, por el que se solicita a esta Comisión la remisión del preceptivo informe a la referida propuesta de Real Decreto.

A tales efectos, la citada propuesta de Real Decreto ha sido enviada para informe a los miembros del Consejo Consultivo de Electricidad, mediante correo electrónico de fecha 2 de agosto de 2010, para la remisión de las observaciones que se estimen oportunas.

Al respecto, se han recibido comentarios de los miembros del Consejo Consultivo de Electricidad, que se incorporan como Anexo a este Informe.

3 NORMATIVA APLICABLE

- Real Decreto-Ley 6/2010, de 9 de abril, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo
- Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico.
- Ley 17/2007, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, para adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/54/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad.
- Real Decreto 1164/2001, de 26 de octubre, por el que se establecen los peajes de acceso a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica
- Orden ITC/1723/2009, de 26 de junio, por la que se revisan los peajes de acceso a partir de 1 de julio de 2010 y las tarifas y primas de determinadas instalaciones de régimen especial
- Orden ITC/1659/2009, de 22 de junio, por la que se establece el mecanismo de traspaso de clientes del mercado a tarifa al suministro de último recurso de energía eléctrica y el procedimiento de cálculo y estructura de las tarifas de último recurso de energía eléctrica

4 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE REAL DECRETO

Esta Propuesta desarrolla la figura del gestor de cargas incluida en el marco normativo del sector eléctrico a través del Real Decreto Ley 6/2010, de 9 de abril, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo. La Propuesta regula la actividad del gestor de cargas del sistema estableciendo sus derechos, obligaciones y requisitos para el ejercicio de esta actividad, esto es la prestación de servicios de recarga de los vehículos eléctricos así como el almacenamiento de energía eléctrica.

Adicionalmente, se introduce una nueva discriminación horaria denominada supervalle (DHS), que resulta de aplicación a los suministros en baja tensión con potencias contratadas no superiores a 15 kW, tanto para los peajes de acceso 2.0A y 2.1A como para la TUR. La nueva discriminación horaria, que contempla 10 horas diarias de punta (P1), 8 de llano (P2) y 6 de supervalle (P3), es el resultado de dividir en dos periodos, el periodo de valle de la actual discriminación de dos periodos (DHA): el periodo de

supervalle (integrado por las horas comprendidas entre las doce y las seis de la mañana en temporada de invierno y la una y las siete de la mañana en temporada de verano) y el periodo de valle (integrado por el resto de las horas).

5 CONSIDERACIONES GENERALES

5.1 Posibles limitaciones en el desarrollo de las infraestructuras necesarias para el impulso del coche eléctrico, en el ámbito residencial

El objetivo del desarrollo de la figura del gestor de cargas es el fomento de la implantación de los vehículos eléctricos, de tal forma que se acompañe su penetración con instalaciones de recarga y almacenamiento de electricidad. Esta medida se encuentra, en principio, orientada a grandes volúmenes de energía que pudieran ser suministrados a través de las llamadas “electrolineras” o de parking públicos. Por otra parte, la creación de la discriminación horaria denominada supervalle incluida en la Propuesta, con aplicación a potencias contratadas inferiores a 15 KW, parece enfocarse principalmente al sector residencial, con el fin de incentivar al consumidor a que recargue su vehículo eléctrico en ese periodo. Este enfoque parece orientado a las viviendas individuales con garaje propio. Con estos dos desarrollos se da un paso importante hacia la gestionabilidad de la demanda eléctrica con el consiguiente potencial de mejora de eficiencia en el sistema eléctrico, aplanando la curva de demanda y facilitando la integración de renovables.

No obstante, para conseguir que ese potencial sea una realidad, es necesario que el desarrollo de las infraestructuras de recarga llegue a alcanzar un nivel mínimo que permita el efectivo impulso de los vehículos eléctricos. Para ello, es posible que el enfoque dado en la Propuesta de desarrollo de la actividad de recarga en las “electrolineras”, parking públicos y en las viviendas individuales no resulten medidas suficientes, y sea necesario impulsar también el desarrollo de infraestructuras en las comunidades de propietarios. En este sentido, de acuerdo con las alegaciones recibidas, existen ciertas dudas sobre el encaje de este último desarrollo en la Propuesta. Por ejemplo, cabría aclarar a estos efectos si las instalaciones tienen que ser propiedad o no

del gestor de cargas, o si una comunidad de propietarios tiene que convertirse en gestor de cargas para poder asignar el consumo del punto de suministro del garaje a distintos propietarios con vehículo eléctrico. Si esto último fuera así, la comunidad de propietarios tendría que constituir una sociedad mercantil para poder llevar a cabo esta actividad.

No obstante, esta Comisión considera que en el caso de una comunidad de propietarios, no sería necesaria la configuración de un gestor de cargas, sino que el propio suministro del garaje podría considerarse como un consumo cualquiera, suministrado a través de cualquier comercializador libre¹. La comunidad tendría que realizar la inversión en la infraestructura necesaria que permitiera la recarga de cada vehículo en su plaza (o en unas determinadas), de tal forma que posteriormente, fuera posible repartir el consumo del garaje entre los propietarios. Este reparto no debería considerarse una “reventa” tal y como la define la Propuesta sino una asignación de la factura de electricidad en función de una serie de parámetros diferentes a la cuota de propiedad.

Otra solución posible, sería que una empresa ajena a la comunidad de propietarios realizara las inversiones necesarias que permitieran la recarga de vehículos en las diferentes plazas, y amortizara dichas inversiones a través del cobro del servicio de recarga. Esta alternativa podría ser más atractiva al evitar que sea la comunidad de propietarios la que incurra en las inversiones iniciales. En este caso, para que la empresa inversora encajara en la figura del gestor de recargas, sería necesario que ésta fuera la titular del contrato de acceso². Para ello, la solución pasaría por solicitar un nuevo punto de suministro a nombre del gestor de cargas para dar suministro únicamente a los consumos asociados a las recargas de los vehículos eléctricos localizadas en el garaje de la comunidad de propietarios.

Por otra parte, en cuanto a la discriminación supervalle en las viviendas individuales, su contratación sólo cabría plantearse cuando los consumos que se realicen habitualmente en los periodos punta y valle no se vean afectados por una penalización superior a los ahorros conseguidos en el periodo supervalle en la recarga del coche eléctrico. En caso

¹ Se estima que la potencia necesaria para poder suministrar a varios vehículos eléctricos simultáneamente superaría los 10 KW.

² De acuerdo con la propuesta las empresas que tengan por objeto realizar la actividad de gestor de cargas deberán tener suscrito un contrato de peaje de acceso con la empresa distribuidora por cada punto de conexión

contrario, si el patrón del consumo de la vivienda fuera relativamente inelástico, pudiera ocurrir que no se contratara la discriminación supervalle, y el vehículo fuera recargado a cualquier hora día, lo que frenaría el desarrollo de la gestión de la demanda perseguido con esta medida. Otra solución pasaría por solicitar un nuevo punto de suministro independiente para la recarga del vehículo eléctrico, con un nuevo contrato de tarifa de acceso con discriminación horaria supervalle. De acuerdo con la normativa, la solicitud de un nuevo punto de suministro iría asociado al pago de los importes correspondientes a los derechos de acometida, enganche y verificación, que pudiera encontrarse en el entorno de 200 € para un consumo de baja tensión, lo que pudiera limitar el desarrollo de esta solución en algún caso.

Por todo ello, si bien se considera que la Propuesta supone un avance importante para el desarrollo de las infraestructuras necesarias para el impulso del vehículo eléctrico, es posible que su éxito en el ámbito residencial, se vea limitado por las inversiones iniciales que resulta necesario realizar en algunos casos. En este sentido, si la aplicación de las medidas introducidas en esta Propuesta no consiguiera el impulso necesario de los vehículos eléctricos para alcanzar los objetivos nacionales fijados en este ámbito, cabría plantearse la introducción de obligaciones en relación con las infraestructuras de recarga, por ejemplo, en el Código Técnico de la Edificación.

5.2 Consideración de la actividad de reventa del gestor de cargas exclusivamente para la prestación del servicio de recarga

El Real Decreto Ley 6/2010 introduce la figura del gestor de cargas del sistema como un nuevo agente del sistema que, siendo consumidor, está habilitado para la reventa de energía eléctrica para servicios de recarga energética, necesarios para un rápido desarrollo del vehículo eléctrico, así como para el almacenamiento de energía eléctrica para una mejor gestión del Sistema Eléctrico. En este sentido, la actividad del gestor cargas debe considerarse como la prestación de un servicio, en algunos casos, adicional a otra serie de servicios como puede ser la que puede ofrecer el parking de un gran supermercado.

Como comentario general, se debe evitar la posibilidad, manifestada en algunas alegaciones de miembros del Consejo Consultivo, de que el desarrollo de las infraestructuras de redes eléctricas necesarias para la implantación del Vehículo Eléctrico termine siendo utilizada para vender energía a otros consumidores diferentes al Vehículo Eléctrico. En este sentido, sería conveniente precisar en este Real Decreto que la actividad de reventa de energía debe limitarse al destino exclusivo de los servicios de recarga energética de vehículos eléctricos en la ubicación del suministro. Por ello, se propone explicitar tal circunstancia en el artículo 1, 2 y apartado 1 del artículo 7:

Artículo 1. Objeto. *Constituye el objeto de este real decreto la regulación de los gestores de cargas del sistema como sujetos que desarrollan la actividad destinada al suministro de energía eléctrica para la recarga de los vehículos eléctricos en el ámbito de aplicación de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico.*

Artículo 2. Definición. *Los gestores de cargas del sistema, son aquellas sociedades mercantiles de servicios de recarga energética que, siendo consumidores, están habilitados para la reventa de energía eléctrica para servicios de recarga energética para vehículos eléctricos, así como para el almacenamiento de energía eléctrica para una mejor gestión del Sistema Eléctrico.*

Artículo 7. 1. ... con la particularidad de que podrá destinarse conjuntamente al acceso de la energía eléctrica para su propio uso y para la reventa de energía eléctrica destinada a los servicios de recarga energética a vehículos que realice en la ubicación del punto de suministro, siendo el único responsable frente al distribuidor del contrato, quedando exceptuada dicha reventa a estos efectos de la limitación establecida en el artículo 79.3 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.”

5.3 Introducción de la nueva discriminación horaria Supervalles dentro de una necesaria revisión de la normativa de las tarifas de acceso

La introducción del suministro de último recurso el pasado 1 de julio de 2009 hace necesaria la revisión del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, el Real Decreto 1164/2001, de 26 de octubre, por el que se establecen tarifas de acceso a las redes de

transporte y distribución de energía eléctrica y el establecimiento de una metodología de cálculo de las tarifas, tanto de acceso a las redes de energía eléctrica como de tarifas de último recurso, en los términos establecidos en los artículos 17 y 18 de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, aspecto puesto de manifiesto por esta Comisión en sucesivos informes.

A la fecha de elaboración de la presente nota, transcurrido más de un año desde la introducción del suministro de último recurso, sigue pendiente la revisión del Real Decreto 1955/2000 y se han determinado diversas modificaciones en las tarifas de acceso a las redes, aunque no una revisión global del Real Decreto 1164/2001. En este sentido, por ejemplo cabe señalar que, está en proceso de tramitación el proyecto de Real Decreto por el que se desarrollan las condiciones de aplicación de los contratos de temporada flexibles, que establece condiciones específicas en la facturación de acceso de este tipo de contratos. En la revisión informada por esta Comisión únicamente se hace referencia a las tarifas de acceso de baja tensión con potencia contratada inferior a 15 kW y discriminación horaria en dos periodos, por lo que no está claro si afectaría a esta nueva modalidad de tarifa de acceso en tres periodos la posibilidad de realizar contratos de temporada flexible en los términos de la propuesta de Real Decreto.

Por todo ello, se considera que la introducción de la nueva modalidad de discriminación horaria para los consumidores de baja tensión debiera realizarse necesariamente en el ámbito de la revisión de las citadas normas, con objeto de asegurar la coherencia de los ingresos a obtener con las tarifas de acceso y los costes que deben financiar.

A este respecto, una vez más, se considera importante señalar la necesidad de desarrollar una metodología para el establecimiento de tarifas que incluya tanto los costes que se deben considerar en el cálculo de dichas tarifas, como los principios generales y los criterios de asignación de cada uno de estos costes para establecer tarifas de acceso y tarifas de último recurso de forma global. Metodología especialmente necesaria teniendo en cuenta el déficit de tarifas y la senda establecida para su supresión en el Real Decreto-Ley 6/2010.

5.4 No aplicación de la discriminación horaria supervalde a la Tarifa de Último Recurso

En el artículo 3 de la Directiva 2009/72/CE relativo a las obligaciones de servicio público y protección al consumidor, se desarrolla el ámbito de la TUR, determinando en su apartado 3, que los Estados miembros deberán garantizar que todos los clientes domésticos y, cuando los Estados miembros lo consideren adecuado, las pequeñas empresas³, disfruten en su territorio del derecho a un suministro de electricidad de una calidad determinada, y a unos precios razonables, fácil y claramente comparables y transparentes.

Adicionalmente, en el apartado 5 de ese mismo artículo se establece que *“Los Estados miembros adoptarán las medidas oportunas para proteger a los clientes finales y, en particular, garantizarán una protección adecuada de los clientes vulnerables, incluidas medidas que les ayuden a evitar la interrupción del suministro. En este contexto, los Estados miembros podrán adoptar medidas para proteger a los clientes finales de zonas apartadas. Garantizarán un nivel elevado de protección del consumidor, sobre todo en lo que se refiere a la transparencia de las condiciones contractuales, la información general y los mecanismos de resolución de conflictos”*.

La Ley 54/1997, en la redacción dada por la Ley 17/2007, establece la eliminación del suministro a tarifa por las empresas distribuidoras e introduce un nuevo régimen donde los comercializadores son los únicos agentes que pueden vender energía a los consumidores finales en condiciones libremente negociadas, con la excepción de determinadas categorías de consumidores, para los cuales se establece el derecho de acogerse a una tarifa de último recurso (TUR).

El Real Decreto 485/2009, de 3 de abril, por el que se regula la puesta en marcha del suministro de último recurso en el sector de la energía eléctrica introdujo el nuevo modelo de suministro a partir del 1 de julio de 2009 y establece que tendrán derecho al suministro de último recurso todos los consumidores conectados a redes de baja tensión cuya potencia contratada sea inferior a 10 kW. Asimismo, el citado Real Decreto establece en el artículo 7.2 que *“...el Ministro de Industria, Turismo y Comercio, mediante Orden*

³ Las empresas que empleen a menos de 50 personas y cuyo volumen de negocios o balance general anual no exceda de 10 millones de euros.

ministerial, previo Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, dictará las disposiciones necesarias para el establecimiento de estas tarifas de último recurso determinando su estructura de forma coherente con las tarifas de acceso. A estos efectos el Ministerio podrá revisar la estructura de las tarifas de acceso de baja tensión para adaptarlas a las tarifas de último recurso y asegurar la aditividad de las mismas.”

La Orden ITC/1659/2009, de 22 de junio, por la que se establece el mecanismo de traspaso de clientes del mercado a tarifa al suministro de último recurso y el procedimiento de cálculo y estructura de las tarifas de último recurso de energía eléctrica concreta la estructura de la TUR. En particular, establece que el término de potencia de la tarifa de último recurso será el resultado de añadir al término de potencia de la tarifa de acceso correspondiente el margen de comercialización del CUR. Asimismo, el término de energía de la tarifa de último recurso será el resultado de añadir al término de energía de la tarifa de acceso el coste estimado de la energía basado en referencias de los productos a plazo.

En resumen, de acuerdo con la normativa vigente, los consumidores de baja tensión con potencia inferior a 10 kW disponen de una tarifa de último recurso cuya estructura es coherente con la tarifa de acceso, en la medida en que está incorporada en el procedimiento de cálculo.

En consecuencia, teniendo en cuenta que el espíritu de la Directiva es la protección a determinados clientes considerados *vulnerables*, y que dicha Directiva ha sido transpuesta a la normativa española abarcando a los clientes de baja tensión con potencia inferior a 10 kW, no procede aplicar a la TUR la nueva modalidad de discriminación en tres periodos, enfocada principalmente al desarrollo de la recarga del vehículo eléctrico en el ámbito residencial.

Asimismo, cabría señalar que el volumen de demanda de energía del CUR en las subastas CESUR podría incrementarse por la demanda de estos nuevos suministros derivados de la introducción del vehículo eléctrico.

6 CONSIDERACIONES PARTICULARES

6.1 *Derechos y obligaciones de los gestores de carga*

6.1.1 **Aclarar la función de almacenamiento de energía eléctrica del gestor de cargas**

De acuerdo con la redacción dada en la Propuesta, parece intuirse que la función que tiene el gestor de cargas “*para el almacenamiento de energía eléctrica para una mejor gestión del sistema*” se refiere a la posibilidad de adquirir energía en determinados momentos y almacenarla para revenderla con posterioridad para servicios de recarga energética en relación al desarrollo del vehículo eléctrico.

A este respecto, algunas alegaciones de los miembros del Consejo Consultivo expresan ciertas dudas en cuanto al encaje en la redacción dada de la Propuesta de la posibilidad de que el diseño de la figura del gestor de cargas estuviera orientado a permitir el vertido a la red de la energía previamente comprada. A juicio de esta Comisión, la interpretación correcta de la norma es que tanto la reventa como el almacenamiento de energía, deben entenderse con la finalidad de prestar el servicio de recarga energética a vehículos eléctricos, permitiendo una mejor gestión del sistema eléctrico (en esencia, por el aplanamiento de la curva de demanda y la integración de las energías renovables).

Por ello, se sugiere una nueva redacción del artículo 2 de la Propuesta. Dicha nueva redacción, sin alterar sustancialmente los términos del Real Decreto-ley, y de acuerdo con su espíritu y finalidad, evitaría interpretaciones erróneas:

“Los gestores de cargas del sistema son aquellas sociedades mercantiles de servicios de recarga energética que, siendo consumidores, están habilitados para la reventa de energía eléctrica para servicios de recarga energética, así como para el almacenamiento de energía eléctrica con la misma finalidad, todo ello para una mejor gestión del Sistema Eléctrico”.

6.1.2 Eliminar el requerimiento de desglose de facturaciones e información en las facturas de la recarga

Entre las obligaciones de los gestores de cargas que se recogen en el artículo 3.2 de la Propuesta se encuentra la de desglosar en las facturaciones a sus clientes al menos los importes correspondientes a la imputación de los peajes, los costes de diversificación y seguridad de abastecimiento y permanentes del sistema y los tributos que graven la electricidad, así como los suplementos territoriales cuando correspondan.

Dicha obligación, que es reproducción literal de la que el artículo 45.1.c de la Ley 54/97 impone a las comercializadoras, no tiene sentido, sin embargo, cuando se está hablando de la prestación del servicio de recarga, dado que el precio de este servicio podría fijarse en función de parámetros distintos al consumo (por ejemplo, en función del tiempo de recarga, o del número de recargas o incluso un precio fijo tipo “tarifa plana”).

Dicha obligación, además, sería de difícil cumplimiento, puesto que exigiría tener un equipo de medida en cada poste de recarga (con lo que se encarecería el servicio), además de ser difícil imputar la parte de los peajes que corresponda al cliente, especialmente en el caso del término de potencia de la tarifa de acceso.

En consecuencia se propone eliminar el apartado d) del artículo 3.2 de la Propuesta.

6.1.3 Eliminación del requerimiento de que la facturación se realice sobre la lectura de la medida

Como continuación de lo anterior y sobre la misma argumentación, debería permitirse mayor libertad en la facturación del servicio de recarga de forma que se facilite la existencia de distintas modalidades de contratación. Por ello, se propone la supresión de la obligación establecida en el artículo 8 de que la facturación se lleve a cabo con base en la lectura de los equipos de medida.

6.1.4 Simplificación de los requisitos que se requieren a los gestores de cargas

La Propuesta exige cumplir los mismos requisitos que se requieren a los comercializadores en relación a la compra de energía en el mercado de producción. Estos requisitos no tendrán sentido en el caso de que el gestor de cargas adquiriera energía a un comercializador, por lo que su exigencia debería estar condicionada exclusivamente a que el gestor de cargas participe directamente en el mercado de producción, igual que un consumidor directo a mercado. Por ello, los requisitos respecto a la participación en el mercado, recogidos en la Propuesta deberían aplicar únicamente al gestor de cargas cuando actúe como comercializador, especialmente en relación a los requisitos de capacidad económica y a la extinción de la habilitación de actividad.

En este sentido, el Real Decreto-ley 6/2009, no exige al gestor de cargas adquirir su energía en el mercado, por lo que tal restricción no resulta posible por vía reglamentaria. Por otro lado, la exigencia de unos requisitos desproporcionados para la prestación del servicio de gestión de cargas podría limitar la generalización de la figura del gestor, finalidad no pretendida por la norma. Además debe tenerse en cuenta el nuevo artículo 39 bis de la Ley 30/1992, que impone a la Administración el deber de elegir la medida menos restrictiva cuando se exijan requisitos para el ejercicio de una actividad:

“Las Administraciones Públicas que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias”.

Por ello se considera oportuno añadir al informe una sugerencia de redacción alternativa de los artículos 5 (capacidad legal, técnica y económica) y 6 (extinción de la habilitación), en los siguientes términos:

- El **artículo 5.1.1.2** debería tener la siguiente redacción: *“Las empresas que tengan por objeto realizar la actividad de gestor de cargas del sistema deberán tener*

suscrito un contrato de peaje de acceso con la empresa distribuidora por cada punto de conexión o, en su caso, por cada una de las instalaciones en las que, además de consumir para su propio uso, quiera actuar como gestor de recargas realizando la actividad de reventa de energía eléctrica. Asimismo, cuando el gestor de cargas vaya a adquirir directamente la energía eléctrica en el mercado de producción, deberá cumplir los requisitos exigidos a los sujetos compradores en tal mercado conforme a los procedimientos de Operación Técnica y, en su caso, las Reglas de Funcionamiento y Liquidación del mercado de producción”.

- El **artículo 5.1.1.3** debería tener esta redacción: *“Cuando el gestor de cargas vaya a adquirir directamente la energía eléctrica en el mercado de producción, para acreditar la capacidad económica deberá presentar ante el Operador del Sistema y ante el Operador del Mercado las garantías que resulten exigibles para la adquisición de energía en el mercado de producción de electricidad en los Procedimientos de Operación Técnica y en las correspondientes Reglas de Funcionamiento y Liquidación del Mercado, respectivamente”.*
- En el **artículo 6.1** debería suprimirse el inciso: *“y por tanto no hubiera adquirido energía en el mercado de producción”.*

Por otra parte, algunas alegaciones recibidas de los miembros del Consejo Consultivo indican que, de acuerdo con la literalidad de la Propuesta, la recarga del vehículo parece plantearse como un consumo adicional asociada a un contrato de suministro ya existente, no permitiendo la existencia de consumos dedicados en exclusividad a la recarga de vehículos. Esta Comisión considera que el enfoque de la Propuesta permite ambas alternativas. En cualquier caso, cabría indicar en la información a la que hace referencia el anexo I, que no resulta preciso complementar el campo de “Energía consumida para propio uso” cuando no resulte de aplicación.

6.2 Comunicación de inicio de la actividad de gestor de cargas del sistema

El artículo 4.1 de la propuesta señala que la comunicación de inicio de la actividad del gestor de cargas:

“que especificará el ámbito territorial en que se vaya a desarrollar la actividad, corresponde realizarla ante la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio”.

La letra b) del mismo apartado 1 del artículo 4 señala:

“Cuando la actividad se vaya a desarrollar exclusivamente en el ámbito territorial de una sola comunidad autónoma, deberá comunicarse al órgano competente en materia de energía de la comunidad autónoma correspondiente quien, en el plazo máximo de un mes, dará traslado a la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio...”

Así pues se genera una cierta confusión en materia competencial y procedimental. Aunque la comunicación debe hacerse, en todo caso, ante la Dirección General de Política Energética y Minas, cuando el ámbito territorial vaya a ser autonómico, la misma debe comunicarse al órgano autonómico competente de la comunidad autónoma, siendo éste el que dé traslado de tal comunicación a la citada Dirección General.

Si se considera que el único órgano destinatario de la comunicación es esta última Dirección General, parece oportuno simplificar la redacción de la norma suprimiendo los apartados a) y b) de dicho artículo 4.1. Y ello porque la exigencia de presentar documentos ante la administración autonómica parece atribuir a ésta ciertas competencias de las que, en realidad, no dispone.

Caso de que se mantuviesen dichos apartados, debería mejorarse la redacción del apartado a). El mismo señala que el interesado *“deberá presentar la comunicación... ante la Dirección General de Política Energética y Minas”*. En atención al artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, sobre presentación de documentos por los administrados, es más correcto sustituir la expresión “presentar” por la de “dirigir”, pues la presentación de escritos puede realizarse de cualquiera de los modos previstos en dicho artículo 38.4.

6.3 Distribución

6.3.1 Desarrollo de infraestructuras coherente con los principios de monopolio natural, red única y mínimo coste

El punto de conexión y las condiciones técnicas de cualquier suministro lo debe establecer la empresa distribuidora bajo el principio de red única, mínimo coste y desarrollo óptimo de infraestructuras, con el fin de que no se desarrollen las redes propias del gestor de cargas de forma paralela a la red del distribuidor. Concretamente, en los casos en los que la infraestructuras de recarga están situadas y discurren a lo largo de la vía pública, es probable que la solución técnica más idónea sea el establecimiento de varios puntos de conexión a la red, en lugar de un único punto de conexión principal, de forma que se minimicen tanto el coste como la longitud del trazado de redes a través de la vía pública. Por ello, se propone añadir una nueva obligación para el gestor de cargas en el apartado 2 del artículo 3 con el objeto de determinar los puntos de conexión más idóneos para las mismas.

“p. En los casos de instalaciones de recarga situadas en la vía pública, el gestor de cargas proporcionará a la empresa distribuidora el proyecto básico de la instalación junto con su solicitud de acceso y conexión a la red, de manera que ésta pueda establecer los puntos de conexión a la red necesarios y sus condiciones técnicas asociadas, conforme a los principios de la actividad de distribución eléctrica, red única y mínimo coste.”

6.3.2 Requisitos para una gestión segura y eficiente de la red de distribución

Esta Comisión entiende necesario el desarrollo de la regulación de las condiciones técnicas y de seguridad que han de cumplir las instalaciones de los gestores de cargas (protecciones, condiciones de puesta a tierra, armónicos, compatibilidad electromagnética, etc), a fin de garantizar la seguridad de la propia instalación y de la red de distribución a la que se conectan.

Asimismo, esta Comisión considera oportuno, en aras a conseguir una gestión eficiente y segura de la red, el desarrollo de los procedimientos de operación que regulen la coordinación necesaria entre los gestores de cargas y los gestores de redes.

6.4 Equipos de medida

6.4.1 Diferenciación precisa de los equipos de medida del sistema eléctrico de los equipos de medida integrados en la instalación particular

En el apartado 2.o del artículo 3 de la Propuesta se establece la obligación al gestor de cargas de contar con los equipos de medida y control para la correcta facturación de los peajes, y para la realización de su actividad, *“que deberán cumplir los requisitos y condiciones que se establecen en la normativa de aplicación”*. Con respecto a esta redacción, cabe señalar que si bien los equipos necesarios para la correcta facturación de los peajes pertenecen al sistema de medidas del sistema eléctrico nacional al tratarse de los puntos de conexión de los clientes y están sujetos a lo establecido en el reglamento de puntos de medida, los equipos necesarios para el desarrollo de la actividad del gestor de cargas se encuentran integrados en la instalación particular del gestor y son ajenos al sistema de medidas. Con respecto a estos últimos, debería definirse la normativa de aplicación o aclarar que queda pendiente de determinar, así como precisar la redacción dada a este punto:

“Artículo 3.2.o. Contar con la instalación y equipos de medida y control necesarios en el punto de conexión a la red de distribución para correcta facturación de los peajes de acceso., así como para Para la realización de la actividad de recarga, los equipos de medida de los puntos de recarga deberán cumplir con los requisitos y condiciones que se establezcan establecen en la normativa de aplicación.”

6.4.2 Registro diferenciado de los consumos asociados exclusivamente a la actividad de gestor de cargas

La redacción dada en el apartado 3 del artículo 7 de la Propuesta no deja claro si es obligatorio o no el registro diferenciado de los consumos del gestor de cargas ya que parece enfocarse a un uso potestativo (*“se deberá permitir el registro diferenciado de los consumos asociados exclusivamente a la actividad de gestor de cargas del sistema del destinado para su propio uso”*). En este sentido, se considera que el registro de ambas medidas debería ser diferenciado por lo que se propone la siguiente redacción: *“El gestor*

de cargas registrará los consumos destinados a la recarga de vehículos de forma diferenciada a los consumos para su propio uso cuando éstos se produzcan”.

6.1.5 Protocolos de comunicación.

El artículo 3.2.o establece como una obligación para el gestor de cargas, contar con la instalación y equipos de medida y control para la correcta facturación de los peajes de acceso. A este respecto, cabe destacar, que el responsable de la medida será la empresa distribuidora de la zona y para ello, el gestor de cargas tendrá que adaptarse al protocolo de comunicaciones de la misma, diferente para cada distribuidor en el caso de baja tensión, por ejemplo, en el caso de postes de recarga. Por lo tanto, si un gestor de cargas instala postes de recarga en distintas zonas de distribución en baja tensión, tendrá que adaptarse en cada una de ellas a los protocolos de comunicaciones de la distribuidora correspondiente. Para evitar barreras al desarrollo de la actividad del gestor de cargas, todos los protocolos de comunicación de las distribuidoras deberán ser abiertos y públicos.

6.5 Desarrollo de medidas de gestión de la demanda

6.5.1 Adscripción del gestor de cargas a un centro de control

Se considera necesario que, con el fin de obtener la mayor eficiencia posible, dentro de las obligaciones de los gestores de carga se incluya la de adscribirse a un centro de control que les permitan recibir consignas del Gestor de la Red. Esto permitiría que dichos gestores pudiesen participar en los distintos servicios de gestión activa de la demanda, existentes o de nueva creación.

6.5.2 Racionalización de la potencia demandada

Por otra parte, esta Comisión entiende que habría que impulsar, tanto a nivel de gestor de cargas como de suministro individual, la racionalización de la potencia demandada, bien recomendando la utilización de un coeficiente de simultaneidad, en el caso del gestor de cargas, o bien la utilización de equipos que permitan el reparto de cargas para no sobrepasar una potencia máxima, como pueden ser los racionalizadores que permitirían

la recarga del vehículo eléctrico en aquellos periodos en que la potencia demandada sea menor que la contratada.

6.6 Supervisión e Inspección

La actividad del gestor de cargas debería ser supervisada e inspeccionada por la CNE. A estos efectos se propone incluir un nuevo artículo en la redacción del Real Decreto:

“La Comisión Nacional de Energía efectuará las tareas de inspección y supervisión de los gestores de cargas del Sistema para verificar el cumplimiento de los requisitos y obligaciones descritas en el presente Real Decreto”.

6.7 Discriminación horaria supervalle

6.7.1 Introducción de la discriminación horaria de supervalle en las tarifas de acceso de baja tensión

La Orden ITC/1659/2009 establece la estructura de tarifas de acceso aplicables a los consumidores conectados en redes de baja tensión con potencia contratada inferior a 10 kW. Por su parte, la Orden ITC/1723/2009, de 26 de junio, por la que se revisan los peajes de acceso a partir del 1 de julio de 2009 y las tarifas y primas de determinadas instalaciones de régimen especial desdobra la tarifa de acceso simple de baja tensión (2.0), establecida en el Real Decreto 1164/2001, de aplicación a consumidores con potencia contratada inferior a 15 kW en la tarifa de acceso 2.0 A, de aplicación a consumidores con potencia contratada inferior a 10 kW, y la tarifa de acceso 2.1 A, de aplicación a los consumidores con potencia contratada comprendida entre 10 y 15 kW. A ambas tarifas de acceso les es posible discriminar el consumo en dos periodos.

La Propuesta de Real Decreto que ahora se informa procede a introducir una modalidad de discriminación horaria para las tarifas de acceso de baja tensión, a través de la modificación de la Orden ITC/1659/2009 y Orden ITC/1723/2009.

Se consideraría adecuado introducir la nueva modalidad de discriminación horaria a través de la modificación de los artículos correspondientes del Real Decreto 1164/2001, en la medida en que en el citado Real Decreto establece la estructura de las tarifas de acceso a las redes y la propuesta de Real Decreto incluye una nueva modalidad tarifaria.

6.7.2 No distinción entre temporada de invierno y de verano en la fijación del periodo horario del supervalle

De acuerdo con la Memoria que acompaña a la propuesta de Real Decreto, la nueva discriminación horaria se constituye como una herramienta para incentivar la carga del vehículo eléctrico en las horas de valle. En consecuencia, se considera que las horas de supervalle debieran corresponderse con las horas de menor demanda del sistema.

No obstante lo anterior, se han analizado las monótonas del sistema⁴ correspondientes a los años 2005 a 2009, ambos inclusive, y se ha detectado que las seis horas de menor demanda están comprendidas, tanto en invierno como en verano, entre la 1 y las 7 de la mañana, aspecto puesto también de manifiesto por el Operador del Sistema en sus alegaciones.

Tal y como señala el Operador del Sistema, la diferencia de una hora entre la temporada de invierno y verano establecidos en la propuesta de RD tiene su origen en los antiguos equipos de medida electromecánicos empleados en la extinta tarifa nocturna, por lo que propone que la adopción de este tipo de discriminación horaria suponga la instalación de un nuevo equipo de medida electrónico, de forma que pueda establecerse que el periodo 3 comprenda durante todo el año entre la 1:00 y las 7:00; que es el periodo más aconsejable desde la perspectiva de la eficiencia del sistema eléctrico, no siendo necesario mantener esta limitación en el diseño de la discriminación horaria.

6.7.3 El diseño de la discriminación horaria supervalle y la señal de precio en las tarifas de acceso

La propuesta de Real Decreto establece una nueva modalidad de discriminación horaria en las tarifas de acceso con el objetivo de incentivar la carga de los vehículos eléctricos fundamentalmente en el periodo supervalle logrando un aplanamiento de la curva de carga del sistema y una mejora de la integración de las energías renovables.

⁴ Monótonas peninsulares y de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

Se considera que la relación de precios entre los distintos periodos horarios que se establezca en la correspondiente Orden ITC debería ser el resultado de la aplicación de una metodología de costes y que, en cualquier caso, dado que el periodo 2 se desagrega en dos periodos, la relación de precios debería determinarse a efectos de incentivar el traslado del consumo a las horas de supervalle y desincentivar el consumo en periodo de punta. Es decir, imputar los costes que su suministro ocasiona al sistema. En caso contrario, podría producirse un traspaso de los consumidores acogidos a tarifas de baja tensión con discriminación horaria en dos periodos a la nueva discriminación horaria, con el consecuente impacto sobre los ingresos del sistema y el déficit⁵ de ingresos regulados del sector.

Finalmente, se considera que el establecimiento de los precios del término de energía de la nueva modalidad de discriminación horaria debe realizarse necesariamente junto con la revisión de los términos de potencia y energía del resto de las tarifas de acceso, de forma que se alcance el nivel de ingresos necesario para cubrir los costes de acceso.

6.7.4 Cálculo del coste de la energía en la TUR con discriminación horaria supervalle

No obstante lo comentado anteriormente sobre el innecesario establecimiento de una TUR con discriminación horaria en tres periodos, en el caso de que se decidiera mantener dicha discriminación en la TUR, se incluyen los siguientes comentarios respecto al coste de la energía.

La propuesta de Real Decreto introduce para los clientes acogidos a la TUR la posibilidad de discriminar el consumo en tres periodos, en coherencia con la nueva modalidad de discriminación horaria introducida en la correspondiente tarifa de acceso (2.0 DHS). Sin embargo, no modifica respecto de la TUR con discriminación horaria en dos periodos el procedimiento de cálculo para establecer el coste estimado de la energía, indicando que en el caso de la modalidad tarifaria de último recurso con discriminación supervalle, el valor del coste estimado de la energía será para los periodos 2 y 3 el que resulte de la modalidad de discriminación en dos periodos.

⁵ De acuerdo a la sexta liquidación de la CNE, el déficit de tarifa eléctrica fue de 2.256 millones en el primer semestre de 2010, mientras que no se debería superar 3.000 millones en el conjunto de 2010, de acuerdo con la Disposición adicional vigésimo primera de la Ley 54/1997, en la redacción dada por el RD-Ley 6/2010.

De acuerdo con la última información disponible, el término de energía de la tarifa de acceso representa, aproximadamente, el 40% de la factura de los consumidores acogidos a TUR sin discriminación horaria y el 32% de la factura de los consumidores acogidos a TUR con discriminación horaria en dos periodos. Ello implica que si se pretende que el consumidor tenga incentivos a consumir en las horas de supervalle, la facturación del término de energía de la tarifa de acceso debería reducirse significativamente. Cabe señalar que, en el escenario de precios correspondiente al tercer trimestre de 2010⁶, una reducción del 10% en la facturación del término de energía de las tarifas de acceso implica una disminución de la factura del 4% en el caso de consumidor que no discrimina y del 3,2% en caso del consumidor que discrimina su consumo en dos periodos.

En consecuencia, se considera que si se pretende incentivar la carga de los vehículos eléctricos y, más en general, el consumo en el periodo de supervalle, logrando así una mayor eficiencia energética, se debería introducir una diferenciación de precios significativa en el componente de la energía de la tarifa de último recurso.

Según se establece en la Orden ITC/1659/2009, el coste estimado de la energía de las tarifas de último recurso se calcula para cada trimestre como la suma del coste estimado del mercado diario incrementado por una prima de riesgo, el coste de los servicios complementarios y los pagos por capacidad, todo ello incrementado por el coeficiente de pérdidas estándares. El coste estimado del mercado diario es un *pass through* de los precios resultantes de las subastas de energía CESUR para un contrato de carga base y un contrato de punta.

La introducción de la discriminación horaria en tres periodos en la TUR se podría obtener a través de dos procedimientos: 1) subastar en CESUR un contrato a plazo para el periodo de supervalle, que se añada a los productos de punta y base vigentes, y 2) aplicar el procedimiento de cálculo del coste estimado del mercado diario, establecido en la Orden ITC/1659/2009, de forma que se tuviera en cuenta la introducción de los tres periodos horarios.

⁶ El coste de los contratos mayoristas de punta y base con entrega en el tercer trimestre de 2010 resultantes de la undécima subasta CESUR, celebrada el pasado 23 de junio de 2010, asciende a 50,48 €/MWh y 44,50 €/MWh, respectivamente.

La introducción de un nuevo contrato de plazo a subastar presenta la ventaja de que se podría hacer un *pass through* directo del precio de resultante de la subasta de dicho contrato al coste de la energía de supervalle a considerar en el cálculo de la TUR. Así, a diferencia de lo establecido en la propuesta de Real Decreto, para obtener un valor del coste estimado de la energía individual para el periodo supervalle distinto al del periodo 2, se podría plantear la posibilidad de incluir un tercer contrato en las subastas CESUR, adicional a los existentes de base y punta, definido como el precio cuya diferencia con el precio horario del mercado diario gestionado por OMEL, aplicado a todas las horas comprendidas entre las 00:00 y 06:00 CET de todos los días del horizonte temporal de la subasta, será abonada o cargada al adjudicatario en dicha subasta. El problema de dicha medida es que, probablemente, al menos para las primeras subastas, se trataría de un producto de escaso atractivo para los agentes debido a la falta de referencias de precios para dicho productos en los mercados a plazo (en OMIP no se negocia dicho contrato de futuros). A modo de ejemplo, un producto Off-peak (de 00:00 a 8:00 CET y de 20:00 a 24:00 de los días comprendidos entre lunes y viernes del horizonte temporal), que sería el producto complementario del producto punta subastado en CESUR, en la actualidad tiene nula liquidez en el mercado OTC puesto que sólo se ha negociado dos veces en dicho mercado desde enero de 2007, en concreto 0,3 GWh el 29 de noviembre de 2007 (sobre un total de más de 41.000 GWh negociados en todo el 2007) y 4,8 GWh el 15 de enero de 2010 (sobre un acumulado disponible a 2010 de más de 192.000 GWh).

Por otra parte, la aplicación del procedimiento de cálculo del coste estimado de la energía establecido en la Orden ITC/1659/2009 implica que a partir de la subasta de dos productos (contrato de base y contrato de punta) se establecería el precio en tres periodos horarios, para lo que necesariamente debería disponerse de un perfil de demanda inicial y de los coeficientes de pérdidas diferenciados por periodos. Esta alternativa presenta el inconveniente de que no se dispone de la información necesaria para elaborar dicho perfil. Si se optara por aplicar la metodología establecida en la Orden ITC/1659/2009, considerando para la modalidad de discriminación en tres periodos el mismo perfil de demanda que el correspondiente a la discriminación horaria en dos periodos, resultaría el mismo precio para el periodo de punta en la discriminaciones de dos y tres periodos, lo que, como ya se ha señalado, podría incentivar a los consumidores a cambiarse de modalidad horaria con el consecuente impacto en los ingresos del sistema.

En cualquier caso, sería necesario modificar los puntos 2 y 3 de la Disposición final primera, de forma que se diferencie el coste estimado de la energía suministrada en el período 3 respecto al resto de períodos. Ello sería coherente con la *“Estrategia integral para el impulso del vehículo eléctrico en España”*, donde se expone que *“Para los consumidores con Tarifa de Último Recurso se potenciara el uso de la discriminación horaria, garantizando así, de manera inmediata, las ventajas económicas del uso del vehículo eléctrico en un marco normativo ya existente, generando confianza en el usuario particular del vehículo eléctrico desde el inicio de la incorporación de éste al mercado, y pagando costes reales por su consumo eléctrico”*.

Teniendo en cuenta el difícil encaje de la modificación introducida en el concepto de *Tarifa de Último Recurso*, la problemática descrita en relación con el procedimiento de cálculo del coste estimado de la energía y el impacto que podría producirse en los ingresos del sistema por la introducción de la discriminación supervalle, unido todo ello a los posibles obstáculos existentes que pudieran limitar el desarrollo de infraestructuras necesarias para la carga de los vehículos eléctricos en el ámbito residencial, se reitera que no se debe introducir en la TUR esta nueva modalidad de discriminación horaria.

6.7.5 Necesidad del diseño de un nuevo perfil

La nueva discriminación horaria supervalle requiere del desarrollo de un nuevo perfil a efectos de la liquidación de energía en el mercado, que afecte a todos aquellos suministros que se acojan a dicha discriminación horaria.

6.7.6 Coordinación de la instalación de nuevos equipos con el Plan de Sustitución de Contadores

Un agente en sus alegaciones indica que la introducción de los contadores que resulten precisos para llevar a cabo la facturación de la discriminación horaria supervalle, debería ser coordinada con el Plan de Sustitución de Contadores. En el Real Decreto 1110/2007, de 24 de agosto, entre los requisitos que deben cumplir los equipos de medida tipo 5 (potencia contratada menor de 15 kW) se establece que: *“Los equipos básicos tipo 5 deberán permitir la discriminación horaria de las medidas, con capacidad para gestionar al menos seis periodos programables”*, por lo que éstos resultan compatibles con los que

serían necesarios para permitir la facturación de los suministros acogidos para la tarifa supervalle.

7 ERRATAS Y MEJORAS DE REDACCIÓN

- a) En el artículo 5 de la Propuesta se hace referencia al gestor de recargas mientras que en el resto del articulado se hace referencia al gestor de cargas.
- b) El Anexo I de la propuesta, en su primer apartado, establece la información a enviar por los gestores de recargas, dividida en 4 puntos (*1.1-Datos de la sociedad; 1.2-Energía adquirida; 1.3-Energía entregada en la reventa y 1.4- Energía consumida para su propio uso*) y, en su segundo apartado, establece la periodicidad con la que ha de remitirse la información del punto 1.1 (cuando se realice la comunicación de inicio de actividad o se produzca un cambio en los datos informados), y de los puntos 1.2 y 1.3 (anualmente, durante el primer trimestre del año siguiente al que se produzcan). Sin embargo, nada se dice acerca de la periodicidad con la que ha de enviarse la información del punto 1.4 (energía consumida para su propio uso).
- c) En la remisión que el articulado de la propuesta hace a ese Anexo están mal referenciados los apartados del mismo, por lo que es preciso sustituir, en el artículo 3.2 n), la referencia a *“deberán remitir la información establecida en el apartado 1.1 del anexo I del presente real decreto con la periodicidad y en los términos que se especifican en el apartado 1.2 del mismo”* por *“deberán remitir la información establecida en el apartado 1 del 7 anexo I del presente real decreto con la periodicidad y en los términos que se especifican en el apartado 2 del mismo”*.
- d) En la disposición adicional única, en su punto 1, se hace alusión a la Orden ITC/1723/2009, de 26 de junio. Dicha Orden revisa los peajes de acceso desde el 1 de julio de 2009, y no desde el 1 de julio de 2010 como pone en la Propuesta.

8 INCLUSIÓN DE UNA DISPOSICIÓN ADICIONAL RELACIONADA CON LOS CONSUMIDORES QUE NO TIENEN DERECHO A TUR

En la actualidad aún existen consumidores sin derecho a TUR que actualmente se encuentran suministrados por un CUR pagando el precio disuasorio previsto en la

normativa⁷, y que verán suspendido su suministro el 31 de diciembre de 2010 si no contratan antes de esa fecha su suministro con un comercializador libre. Dentro de este colectivo pueden encontrarse, entre otros, consumidores que no están suficientemente informados o que simplemente no han mostrado interés para el cambio, a pesar del precio disuasorio. Se podría mejorar su capacidad de elección proporcionándoles más información sobre su situación y favoreciendo la posibilidad de que reciban más ofertas por parte de comercializadores ajenos a los grupos empresariales titulares de los CUR, manteniendo, por otra parte, la “amenaza” de suspensión del suministro prevista por la normativa en caso de no realizarse la contratación a precio libremente negociado en el mercado durante el periodo transitorio previsto.

En este sentido, se propone el siguiente redactado de articulado, a incluir en este nuevo Real Decreto:

“Disposición adicional. Clientes sin derecho a Tarifa de Último Recurso que estén siendo suministrados por Comercializadores de Último Recurso

- 1. Los distribuidores proporcionarán, con periodicidad mensual, a la Oficina de Cambio de Suministrador, el listado de los puntos de suministro que corresponden a clientes sin derecho a tarifa de último recurso que estén siendo suministrados por comercializadores de último recurso, para que dicha información sea accesible a todos los comercializadores, con el fin de facilitar la realización de ofertas a dichos clientes a precio libremente negociado.*
- 2. El listado anterior deberá incluir, la información correspondiente, en un apartado específico, de los puntos de suministro que hayan sido transferidos por los CUR a un comercializador libre sin confirmación expresa por parte del consumidor o estén siendo suministrados a precio libre por el propio CUR.*
- 3. Desde el momento de la entrada en vigor del presente Real Decreto, los comercializadores de último recurso que suministren a clientes sin derecho a tarifa de último recurso deberán notificar al mismo, en todas las facturas emitidas, la siguiente información: la no-existencia de tarifas reguladas para dicho consumidor y la necesidad de realizar un contrato de suministro a precio libremente negociado con cualquiera de los comercializadores autorizados, la relación de comercializadores publicada en la página web de la Comisión Nacional de la Energía a tal efecto. Además, se indicará que, si transcurrido el periodo transitorio previsto en la Orden ITC/1659/2009 en el sector eléctrico el consumidor no hubiese suscrito dicho contrato se*

⁷ De acuerdo con el informe de la CNE “Expediente informativo para analizar las causas que están provocando los retrasos surgidos para contratar el suministro con un comercializador en el mercado libre”, a fecha de junio de 2010, existen 205.000 clientes sin derecho a TUR que están siendo suministrados por un CUR.

procederá según lo previsto en el artículo 21 de la Orden ITC/1659/2009. Dicha notificación deberá acompañarse a la factura emitida en hoja aparte.”

A continuación, se propone un modelo de carta a remitir a los consumidores que sin derecho a TUR transitoriamente sean suministrados por un CUR:

“Carta a remitir por el comercializador a los consumidores sin derecho a acogerse a las Tarifas de Último Recurso

Estimado cliente:

Hasta la fecha, (nombre de la empresa comercializadora de último recurso) ha sido la empresa responsable de su suministro. No obstante, como consecuencia de la normativa vigente, ya no existen tarifas reguladas para su nivel de consumo, por lo que se le informa de la obligación de realizar un contrato de suministro, al precio libremente negociado por usted, con un comercializador autorizado.

Usted dispone de hasta el próximo (día de mes de año) para formalizar un contrato con un comercializador. Si transcurrido el periodo transitorio previsto no hubiese suscrito dicho contrato, se procederá según lo previsto en la normativa vigente (indicar artículo 2 del Real Decreto 104/2010 en el sector del gas y artículo 21 del Real Decreto 485/2009 en el sector eléctrico) a la suspensión del suministro.

A continuación, le ofrecemos un listado de las empresas comercializadoras, a las que podrá dirigirse para solicitar información y contratar, en su caso, el suministro:

Comercializadora	Teléfono	WEB

Reciba un cordial saludo.

*Fdo.:.....
(Nombre empresa comercializadora de último recurso)”*

En este sentido, si bien el ámbito material de la Propuesta está perfectamente definido, y pudiera no ser la norma más adecuada para incluir las previsiones anteriores, se considera que el intentar reducir el número de consumidores que pudieran ser afectados por la suspensión del suministro el 31 de diciembre de 2010, justificaría dicha inclusión en este nuevo Real Decreto.

9 RESUMEN Y CONCLUSIONES

Con fecha 30 de julio de 2010 ha tenido entrada en la Comisión de Nacional de Energía oficio de la Secretaria de Estado de Energía del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, por el que se solicita a esta Comisión la remisión del preceptivo informe a la propuesta de “*Real Decreto por el que se regula la actividad de gestor de cargas del sistema*” (*Propuesta*). Esta Propuesta desarrolla la figura del gestor de cargas incluida en el marco normativo del sector eléctrico a través del Real Decreto Ley 6/2010, de 9 de abril, estableciendo sus derechos, obligaciones y requisitos para el ejercicio de la actividad de recarga de vehículos eléctricos y de almacenamiento. Adicionalmente, se introduce una nueva discriminación horaria denominada supervalle, que resulta de aplicación a los suministros en baja tensión con potencias contratadas no superiores a 15 kW.

En relación con la mencionada Propuesta esta Comisión considera lo siguiente:

1. **Un paso importante hacia la gestionabilidad.** Con el desarrollo del gestor de cargas y con la introducción de la tarifa supervalle se da un paso importante hacia la gestionabilidad de la demanda eléctrica con el consiguiente potencial de mejora de eficiencia en el sistema eléctrico, aplanando la curva de demanda y facilitando la integración de renovables.
2. **Posibles limitaciones en el desarrollo de las infraestructuras necesarias para el impulso del coche eléctrico, en el ámbito residencial.** Si bien se considera que la Propuesta supone un avance importante para el desarrollo de las infraestructuras necesarias para el impulso del vehículo eléctrico, es posible que su éxito en el ámbito residencial, se vea limitado por las inversiones iniciales que resulta necesario realizar en algunos casos. En este sentido, si la aplicación de las medidas introducidas en esta Propuesta no consiguiera el impulso necesario de los vehículos eléctricos para alcanzar los objetivos nacionales fijados en este ámbito, cabría plantearse la introducción de obligaciones en relación con las infraestructuras de recarga, por ejemplo, en el Código Técnico de la Edificación.
3. **Consideración de la actividad de reventa del gestor de cargas exclusivamente para la prestación del servicio de recarga.** El Real Decreto Ley 6/2010 introduce la

figura del gestor de cargas del sistema como un nuevo agente del sistema que, siendo consumidor, está habilitado para la reventa de energía eléctrica para servicios de recarga energética. En este sentido, sería conveniente precisar en este Real Decreto que la actividad de reventa de energía debe limitarse al destino exclusivo de los servicios de recarga energética de vehículos eléctricos en la ubicación del suministro.

4. **Aclarar la función de almacenamiento de energía eléctrica del gestor de cargas.** El Real Decreto debería precisar claramente que la actividad de almacenamiento del gestor de cargas no está diseñada para permitir las ventas al mercado de la energía previamente comprada, sino exclusivamente para prestar el servicio de recarga energética a vehículos eléctricos.
5. **Necesidad de establecer una metodología global para el establecimiento de tarifas de acceso..** Se considera que la introducción de la nueva modalidad de discriminación horaria para los consumidores de baja tensión debiera realizarse necesariamente en el ámbito de la revisión de la normativa de las tarifas de acceso, con objeto de asegurar la coherencia de los ingresos a obtener con las tarifas de acceso y los costes que deben financiar.
6. **No aplicación de la discriminación horaria supervalle a la TUR** Se considera que no procede aplicar a la TUR la nueva modalidad de discriminación en tres periodos, enfocada principalmente al desarrollo de la recarga del vehículo eléctrico en el ámbito residencial, teniendo en cuenta que la obligación de servicio público y protección al consumidor de la Directiva 2009/72/CE está dirigida a los clientes considerados vulnerables.
7. **Eliminar el requerimiento de desglose de facturaciones e información en las facturas de la recarga.** Se propone eliminar la obligación introducida en la Propuesta para los gestores de cargas de desglosar en las facturaciones a sus clientes al menos los importes correspondientes a la imputación de los peajes, y otros costes regulados, dada la dificultad de asignar determinadas partidas de estos costes a cada recarga.
8. **Eliminación del requerimiento de que la facturación se realice sobre la lectura de la medida.** Se propone eliminar el requerimiento previsto en la Propuesta en relación con la facturación en base a medidas, con el fin de no encarecer las instalaciones con equipos de medida en cada poste de recarga, y adicionalmente permitir la existencia de distintas modalidades de facturación,

9. **Simplificación de los requisitos que se requieren a los gestores de cargas.** Con el fin de evitar posibles barreras al desarrollo de esta actividad, se deberían simplificar los requisitos requeridos en la Propuesta cuando el gestor de cargas adquiera energía a un comercializador.
10. **Aclarar las competencias en la comunicación de inicio de actividad.** Se propone una mejora de redacción sobre el régimen de comunicación de inicio de actividad para evitar confusiones en materia competencial.
11. **Desarrollo de infraestructuras coherente con los principios de monopolio natural, red única y mínimo coste.** El punto de conexión y las condiciones técnicas de cualquier suministro lo debe establecer la empresa distribuidora bajo el principio de red única, mínimo coste y desarrollo óptimo de infraestructuras, con el fin de que no se desarrollen las redes propias del gestor de cargas de forma paralela a la red del distribuidor.
12. **Requisitos para una gestión segura y eficiente de la red de distribución.** Se considera necesario el desarrollo de la regulación de las condiciones técnicas y de seguridad que han de cumplir las instalaciones de los gestores de cargas a fin de garantizar la seguridad de la propia instalación y de la red de distribución a la que se conectan, así como el desarrollo de los procedimientos de operación que regulen la coordinación necesaria entre los gestores de cargas y los gestores de redes.
13. **Diferenciación precisa de los equipos de medida del sistema eléctrico de los equipos de medida integrados en la instalación particular.** Se debe establecer claramente en la Propuesta la diferenciación existente entre los equipos necesarios para la correcta facturación de los peajes, pertenecientes al sistema de medidas del sistema eléctrico nacional y sujetos a lo establecido en el reglamento de puntos de medida, de los equipos necesarios para el desarrollo de la actividad del gestor de cargas, integrados en la instalación particular del gestor y ajenos al sistema de medidas. Con respecto a estos últimos, debería definirse la normativa de aplicación o indicar que su desarrollo está pendiente.
14. **Registro diferenciado de los consumos asociados exclusivamente a la actividad de gestor de cargas.** El Real Decreto debería especificar que resulta obligatorio el registro diferenciado de los consumos asociados exclusivamente a la actividad de gestor de cargas del sistema del consumo destinado para su propio uso.

15. **Protocolos de comunicación zonales.** Si un gestor de cargas instala postes de recarga en distintas zonas de distribución en baja tensión, tendrá que adaptarse en cada una de ellas a los protocolos de comunicaciones de la distribuidora correspondiente. Para evitar barreras al desarrollo de la actividad del gestor de cargas, todos los protocolos de comunicación de las distribuidoras deberán ser abiertos y públicos.
16. **Adscripción del gestor de cargas a un centro de control.** Se considera necesario que, con el fin de obtener la mayor eficiencia posible, dentro de las obligaciones de los gestores de carga se incluya la de adscribirse a un centro de control que les permitan recibir consignas del Gestor de Red.
17. **Racionalización de la potencia demandada.** Habría que impulsar, tanto a nivel de gestor de cargas como de suministro individual, la racionalización de la potencia demandada, bien recomendando la utilización de un coeficiente de simultaneidad, en el caso del gestor de cargas, o bien la utilización de equipos que permitan el reparto de cargas para no sobrepasar una potencia máxima.
18. **Supervisión e Inspección.** La actividad del gestor de cargas debería ser supervisada e inspeccionada por la CNE.
19. **Introducción de la discriminación horaria de supervalle en las tarifas de acceso de baja tensión.** Se considera más adecuado introducir la nueva modalidad de discriminación horaria a través de la modificación de los artículos correspondientes del Real Decreto 1164/2001, en la medida en que en el citado Real Decreto se establece la estructura de las tarifas de acceso a las redes, que a través de la modificación de la Orden ITC/1659/2009 y la Orden ITC/1723/2009, tal y como se incluye en la Propuesta.
20. **No distinción entre temporada de invierno y de verano en la fijación del periodo horario del supervalle.** Las seis horas de menor demanda están comprendidas, tanto en invierno como en verano, entre la 1 y las 7 de la mañana, por lo que se propone considerar este periodo en la nueva modalidad de discriminación horaria, sin distinguir, como hace la Propuesta, entre la temporada de invierno y de verano, para lo que sería necesario que la adopción de este tipo de discriminación horaria implique la instalación de un nuevo equipo de medida electrónico
21. **El diseño de la discriminación horaria supervalle y la señal de precio al consumidor en las tarifas de acceso.** La relación de precios entre cada uno de los

periodos de la nueva discriminación deberían determinarse a efectos de incentivar el traslado del consumo a las horas de supervalle y desincentivar el consumo en periodo de punta. Todo ello debe realizarse junto con la revisión de los términos de potencia y energía del resto de las tarifas de acceso, de forma que se alcance el nivel de ingresos necesario para cubrir los costes de acceso.

22. **Necesidad del diseño de un nuevo perfil.** La nueva discriminación horaria supervalle requiere del desarrollo de un nuevo perfil a efectos de la liquidación de energía en el mercado, que afecte a todos aquellos suministros que se acojan a dicha discriminación horaria.
23. **Coordinación del desarrollo de la discriminación horaria supervalle con la instalación de nuevos equipos con el Plan de Sustitución de Contadores.** Los nuevos equipos de medida necesarios para la facturación de la discriminación horaria supervalle cumplirían los requisitos previstos en el Plan de Sustitución de Contadores para los equipos de medida de los consumidores de potencia contratada inferior a 15 kW, por lo que su instalación no implicaría unas inversiones adicionales a las ya contempladas en el Plan.
24. **Erratas y mejoras de redacción.** En el informe se proponen algunas mejoras de redacción y se corrigen algunas erratas.
25. **Inclusión de una disposición adicional relacionada con los consumidores que no tienen derecho a TUR y que continúan suministrados por un CUR.** Dado que el 31 de diciembre de 2010 termina el plazo transitorio previsto para los consumidores sin derecho a TUR que continúan siendo suministrados por un CUR, tras el cual les será de aplicación la suspensión del suministro, se considera oportuno la introducción en esta Propuesta de una disposición adicional con un doble objetivo: por una parte dar mayor información al consumidor sobre su situación y por otra, favorecer la posibilidad de que reciban más ofertas por parte de comercializadores ajenos a los grupos empresariales titulares de los CUR.