

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 647/2011, DE 9 DE MAYO, POR EL QUE SE REGULA LA ACTIVIDAD DE GESTOR DE CARGAS DEL SISTEMA PARA LA REALIZACIÓN DE SERVICIOS DE RECARGA ENERGÉTICA.

Expediente Nº: IPN/CNMC/041/17

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidenta

D^a. María Fernández Pérez

Consejeros

D. Benigno Valdés Díaz
D. Mariano Bacigalupo Saggese
D. Bernardo Lorenzo Almendros
D. Xabier Ormaetxea Garai

Secretario de la Sala

D. Joaquim Hortalà i Vallvé, Secretario del Consejo.

En Madrid, 6 de marzo de 2018

Vista la solicitud de informe formulada por la Secretaría de Estado de Energía sobre la propuesta de “*Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 647/2011, de 9 de mayo, por el que se regula la actividad de gestor de cargas del sistema para la realización de servicios de recarga energética*” (en adelante “el Proyecto”), la Sala de Supervisión Regulatoria, en el ejercicio de la función consultiva en el proceso de elaboración de normas que afecten a su ámbito de competencias en los sectores sometidos a su supervisión, en aplicación de los artículos 5.2 a), 5.3 y 7, y de la disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, acuerda emitir el siguiente informe:

1 Antecedentes

El 23 de mayo de 2011 se publicó en BOE el Real Decreto 647/2011, de 9 de mayo, por el que se regula la actividad de gestor de cargas del sistema para la realización de servicios de recarga energética. Este Real Decreto 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, y 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 introdujo 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.

Este real decreto, posteriormente fue modificado por el Real Decreto 1074/2015, de 27 de noviembre, por el que se modifican distintas disposiciones en el sector eléctrico, con la finalidad de simplificar determinados requisitos de carácter técnico para puntos de recarga de pequeña potencia asociados a actividades distintas de la recarga energética.

Con fecha 15 de noviembre de 2017, tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) escrito del Secretario de Estado de Energía, remitiendo para su informe preceptivo, **propuesta y memoria del “Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 647/2011, de 9 de mayo, por el que se regula la actividad de gestor de cargas del sistema para la realización de servicios de recarga energética”**.

El trámite de audiencia a los interesados ha sido realizado por la CNMC a través de los miembros del Consejo Consultivo de Electricidad, de conformidad con la disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio.

Las respuestas recibidas en el transcurso del trámite de audiencia de la propuesta de orden se adjuntan como anexo a este informe. Se han recibido comentarios de:

Asociaciones:

- AEDIVE
- HISPACOOOP
- UNESA

Empresas:

- EDP España S.A.
- Endesa, S.A.
- Engie España SL
- Gas Natural Fenosa
- Iberdrola España, S.A.
- Red Eléctrica de España, en su calidad de operador del sistema.
- Red Eléctrica de España, en su calidad de Transportista Único (sin comentarios)

Administraciones:

- Comunidad de Madrid
- Gobierno del Principado de Asturias
- Generalitat de Catalunya
- Generalitat Valenciana

- Junta de Andalucía
- Junta de Castilla y León

2 Descripción de la propuesta

La Propuesta de Real Decreto (la Propuesta en adelante) procede a abordar una simplificación de los requisitos y condiciones para el ejercicio de los gestores de cargas, según indica en su exposición de motivos, con el fin de promover un despliegue significativo de puntos de recarga asociados a actividades distintas de la recarga energética, en particular, en el sector terciario. En concreto, se realizan las siguientes modificaciones:

- Se simplifican los derechos y obligaciones de las empresas gestoras de cargas del sistema. Se establece un nuevo derecho, que supone la posibilidad de que el gestor de cargas contrate los servicios de un representante para la gestión de las obligaciones. Se suprime la obligación anual de reporte a la Administración y la obligación de adscripción a un centro de control.
- Se actualiza el procedimiento administrativo de manera que el inicio de actividad se realiza por medios electrónicos y para todo el territorio español.
- Se establece que el Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital (MINETAD) mantendrá actualizados el listado de gestores de carga con un portal georreferenciado, desapareciendo el actual listado que publica la CNMC.
- Se suprime la exigencia de que, en el objeto social de las empresas mercantiles que pretendan actuar como gestor de cargas, se haga expresa mención de su capacidad para vender y comprar energía, sin limitaciones o reservas al ejercicio de dicha actividad.
- Se elimina la exigencia de medida específica de la energía vendida a través de los puntos de recarga.
- Se aclaran las consecuencias que puede traer consigo un posible incumplimiento de los requisitos y las obligaciones para ejercer la actividad.
- Se modifica el régimen de inspecciones de la actividad, eliminando de forma expresa todas las referencias a las inspecciones de la CNMC.

3 Situación actual del vehículo eléctrico y de los gestores de cargas

Desde la publicación del Real Decreto por el que se regula la figura del Gestor de cargas en el año 2011, el despliegue de las ventas del vehículo eléctrico está aumentando progresivamente, aunque todavía registra escasa

representatividad. Como se puede observar en los cuadros siguientes, el número de matriculaciones de vehículo eléctricos alcanzó el 0,7% de las matriculaciones anuales en 2017, representando en España un 0,12% del parque móvil de vehículos totales¹. Las nuevas matriculaciones de vehículos eléctricos se concentran principalmente en Barcelona y Madrid.

Tabla 1. Evolución del número de matriculaciones de coches eléctricos anuales

Año	Eléctricos	Resto	% elec
2011	1.384	1.129.163	0,1%
2012	3.598	952.068	0,4%
2013	3.046	973.628	0,3%
2014	2.668	1.174.195	0,2%
2015	3.891	1.451.089	0,3%
2016	6.180	1.625.995	0,4%
2017	12.883	1.736.274	0,7%

Fuente: DGT

Nota: En estos datos solo se han tenido en cuenta a la hora de categorizar que es un vehículo eléctrico aquellos que son propulsados por un motor eléctrico o en los que los que se combinan con propulsión eléctrica y térmica².

Tabla 2. Evolución del nº de vehículos de parque total de coches eléctricos frente a otros tipos de combustible

Año	Eléctricos	Resto	% elec
dic-11	10.221	33.488.278	0,03%
dic-12	14.282	33.358.589	0,04%
dic-13	17.298	33.006.650	0,05%
dic-14	19.194	33.017.897	0,06%
dic-15	22.923	33.389.971	0,07%
dic-16	29.115	34.065.504	0,09%

¹ Incluye Turismos, Motocicletas, Autobuses, Tractores Industriales, Ciclomotores, Camiones > 3500kg, Camiones <= 3500kg, Furgonetas, Otros vehículos, Remolques, Semiremolques

² Según la clasificación de Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) y la Agencia Internacional de la Energía (IEA), se puede identificar al vehículo eléctrico puro (BEV - battery electric vehicle) son aquellos propulsados totalmente por un motor eléctrico alimentado por baterías recargables mediante la conexión a la red eléctrica, cuya autonomía está ligada a la capacidad de su batería (150 km – 600 km); los vehículos híbridos enchufables (PHEV – plug-in hybrid electric vehicle) que combina la propulsión eléctrica a partir de la energía obtenida de la red, hasta un cierto grado de autonomía, con la propulsión térmica convencional cuando las baterías eléctricas se han descargado (autonomía entre 30 km y 60 km en modo eléctrico); y los vehículos eléctricos de autonomía extendida (E-REV – extended-range electric vehicle) que son enchufables que incorporan un pequeño motor térmico que recarga las baterías cuando se agoten, cuya autonomía es similar a la de los convencionales (80 km en modo eléctrico). Los vehículos híbridos se encuentran fuera de la consideración de coche eléctrico (HEV).

dic-17	42.194	34.848.946	0,12%
--------	--------	------------	-------

Fuente: DGT

Nota: En estos datos solo se han tenido en cuenta a la hora de categorizar que es un vehículo eléctrico aquellos que son propulsados por un motor eléctrico o en los que los que se combinan con propulsión eléctrica y térmica³.

En España, desde la publicación del Real Decreto 647/2011, la recarga de puntos accesible al público con reventa de electricidad debe ser gestionado por un gestor de cargas, única entidad legalmente autorizada para la reventa de electricidad a vehículos. A estos efectos, y según lo previsto en el artículo 3 del mencionado real decreto, la CNMC mantiene un listado actualizado con las comunicaciones de actividad de estos gestores de carga. De acuerdo con dicho listado, han realizado comunicación un total de 54 gestores de cargas que suman un total de 251 puntos de recarga en España⁴.

Sin embargo, según la información proporcionada por las asociaciones del sector, existen puntos de recarga gratuitos asociados al sector terciario no dados alta como gestores de carga, por ejemplo, en centros comerciales, hoteles o supermercados. El Marco de Acción Nacional de Energía Alternativas en el Transporte⁵ (en adelante, Marco de Acción Nacional), indica que, en junio de 2016, existían aproximadamente 4.500 puntos de recarga distribuidos por 1.650 localizaciones⁶.

A la hora de estimar la futura evolución de la infraestructura de recarga, el citado Marco de Acción Nacional se basa en lo establecido en el artículo 4 de la [Directiva 2014/94/UE](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos referente a la necesidad de garantizar la circulación de los vehículos

³ Según la clasificación de Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) y la Agencia Internacional de la Energía (IEA), se puede identificar al vehículo eléctrico puro (BEV - battery electric vehicle) son aquellos propulsados totalmente por un motor eléctrico alimentado por baterías recargables mediante la conexión a la red eléctrica, cuya autonomía está ligada a la capacidad de su batería (150 km – 600 km); los vehículos híbridos enchufables (PHEV – plug-in hybrid electric vehicle) que combina la propulsión eléctrica a partir de la energía obtenida de la red, hasta un cierto grado de autonomía, con la propulsión térmica convencional cuando las baterías eléctricas se han descargado (autonomía entre 30 km y 60 km en modo eléctrico); y los vehículos eléctricos de autonomía extendida (E-REV – extended-range electric vehicle) que son enchufables que incorporan un pequeño motor térmico que recarga las baterías cuando se agoten, cuya autonomía es similar a la de los convencionales (80 km en modo eléctrico). Los vehículos híbridos se encuentran fuera de la consideración de coche eléctrico (HEV).

⁴ Datos disponibles en la página web de la CNMC a fecha 1 de febrero de 2018.
<https://www.cnmc.es/ambitos-de-actuacion/energia/mercado-electrico#listados>

⁵ <http://www.minetad.gob.es/industria/es-ES/Servicios/Documents/marco-energias-alternativas.pdf>

⁶ Según la plataforma colaborativa [Electromaps](#) existían 2.877 puntos (público-privados) en 2017

eléctricos en 2020 tanto en las aglomeraciones urbanas y zonas densamente pobladas como en determinadas redes españolas a identificar. Partiendo de la situación actual de puntos de recarga, el Marco de Acción Nacional indica que el desarrollo de los puntos de recarga vendrá marcado por la propia evolución del mercado de vehículos y por la apuesta conjunta de las autoridades regionales y principalmente locales.

Respecto al requerimiento del artículo 3.1 de la Directiva relativo a la determinación de las aglomeraciones urbanas, zonas densamente pobladas y redes en las que se ubicarán los puntos de recarga accesibles al público, el Marco de Acción Nacional considera que al menos las áreas metropolitanas de más de 250.000 habitantes deben contar con un número adecuado de puntos de recarga accesible al público para atender la evolución del mercado. Asimismo, indica que España ya dispone de una infraestructura de recarga significativa en las áreas metropolitanas de más de 5 millones de habitantes (Madrid y Barcelona) y de entre 1-5 millones de habitantes (Sevilla y Valencia). Además, existen planes concretos para varias áreas metropolitanas de entre 500.000 y 1.000.000 de habitantes (por ejemplo, cabe citar la implantación masiva de puntos de recarga accesibles para el público en Barcelona, el Club de Auto Carga Rápida (e-Car) de Mallorca y el Proyecto Zero Emissions Mobility To All (ZEM2ALL) de Málaga.

Adicionalmente a las iniciativas autonómicas y locales, cabe citar las siguientes medidas estatales cuyo objetivo es incentivar el desarrollo de puntos de recarga accesibles en todas las aglomeraciones urbanas que decidan apostar por la movilidad eléctrica:

- El Plan MOVALT⁷ articula una línea específica de ayudas para la implantación de puntos de recarga rápida y semirrápida en zonas de acceso público. Las ayudas van destinadas a empresas privadas, entidades locales y comunidades autónomas.
- El Programa Operativo de Crecimiento Sostenible (POCS) con cargo a los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondos EIE) incluye hasta 2020 financiación orientada a los ayuntamientos o entidades supramunicipales que desplieguen infraestructuras de recarga.

4 Marco europeo

A lo largo de estos últimos años, se han ido publicando diferentes Directivas Europeas que de un modo u otro tienen relación con la implantación de medidas destinadas al fomento del uso de vehículos menos contaminantes.

⁷<http://www.minetad.gob.es/ES/GabinetePrensa/NotasPrensa/2017/Paginas/Energ%C3%ADaapruebaelPlanMOVALTp%20araincentivarlacompradeveh%C3%ADculosdeenerg%C3%ADDasalternativasylainstalaci%C3%B3ndepuntosderecargael%C3%A9ctrica.aspx>

En 2009 se aprobó la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes⁸. Posteriormente, la Comisión Europea dirigió una Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo relativa a la Estrategia Europea sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes⁹. Del mismo modo, en el marco del Libro Blanco sobre Transporte 2010-2030, la Comisión Europea recoge los ejes prioritarios para avanzar hacia una política de apoyo a la movilidad y a la reducción del impacto ambiental en el sector transporte. Mediante la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014 relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos¹⁰ se establecen medidas para asegurar la creación de una infraestructura que garantice el suministro de electricidad, entre otros, en el sector transporte.

Por otro lado, en el conjunto de propuestas regulatorias realizadas por la Comisión Europea en noviembre de 2016 con el título “Clean Energy for All Europeans” (conocida como Winter Package), hay varias propuestas de normas que afectan a la movilidad eléctrica. Las principales son las siguientes:

- En la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad se detalla en qué condiciones un distribuidor puede ser propietario y explotador de puntos de recarga (artículo 32 y 33)¹¹.
- En la propuesta de Directiva de Eficiencia Energética de Edificios se señalan qué requisitos mínimos de puntos de recargas instalados tienen que cumplir los edificios (nuevos, reformados o existentes, y residenciales y no residenciales)¹².
- En la propuesta de Directiva relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovable, en su artículo 25 *Integración de las energías renovables en el sector del transporte* (artículo 25), se obliga a los suministradores a tener una cuota mínima de renovables en los suministros que se realicen para transporte¹³.

⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0033>

⁹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52010DC0186>

¹⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:32014L0094>

¹¹ Artículo 32.2 “El desarrollo de una red de distribución se basará en un plan de desarrollo de la red transparente que los gestores de redes de distribución deberán presentar cada dos años a la autoridad reguladora. El plan de desarrollo de la red incluirá las inversiones previstas en los próximos cinco a diez años, con especial énfasis en las principales infraestructuras de distribución que sean necesarias para conectar nuevas capacidades de generación y nuevas cargas, incluidos los puntos de recarga para vehículos eléctricos.”

¹² Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32010L0031>

¹³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52016PC0767R%2801%29>

En paralelo, también hay dos paquetes sobre movilidad, que también contienen varias propuestas de Directivas y Reglamentos que afectan a la movilidad eléctrica¹⁴. Son normas que en general, no están destinadas a regular directamente a la movilidad eléctrica, pero regulan unas mayores exigencias medioambientales a los vehículos, por lo que, indirectamente, fomentan la movilidad eléctrica.

En relación con el informe realizado por la Comisión Europea sobre el punto de situación de los Marcos de Acción Nacionales¹⁵ para la implantación de infraestructuras de combustibles alternativos (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), destaca sobre España que el Marco aborda la mayor parte de los requerimientos previstos en la Directiva 2014/94/UE, salvo el establecimiento de un objetivo de puntos de recarga para 2020, lo que, según el informe, podría poner en riesgo el desarrollo del vehículo eléctrico en España.

5 Consideración general

5.1 Sobre la figura del gestor de cargas

El desarrollo de la movilidad eléctrica constituye un eje esencial para dar cumplimiento a los objetivos climáticos establecidos a nivel europeo.

En este sentido, ya la Directiva 2009/33/CE tenía como objetivo el desarrollo de los vehículos de transporte por carretera limpio y energéticamente eficientes, dentro de los que se encuentran los vehículos eléctricos. Posteriormente, la Directiva 2014/94/CE, ha establecido en su artículo 4 que los Estados miembros harán lo necesario, a través de sus marcos de acción nacionales, porque se cree un número adecuado de puntos de recarga accesibles al público antes del 31 de diciembre de 2020.

No obstante, la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, establece en su artículo 6.h: *“Los gestores de cargas del sistema, que son aquellas sociedades mercantiles que, siendo consumidores, están habilitados para la reventa de energía eléctrica para servicios de recarga energética”*. Adicionalmente, establece que *“Los gestores de carga del sistema son los únicos sujetos con carácter de cliente mayorista en los términos previstos en la normativa comunitaria de aplicación”*, lo que implica que, según la Directiva 2009/72/CE, son los únicos que pueden comprar electricidad con fines de reventa dentro o fuera de la red en la que estén instaladas.

¹⁴ « Clean Mobility Package ». https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-08-driving-clean-mobility_en

¹⁵https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-11-08-mobility-package-two/summary_of_national_policy_frameworks_on_alternative_fuels.pdf.

Las anteriores limitaciones, relativas a la obligación de constituirse en sociedad mercantil y, a la posibilidad de permitir únicamente al gestor de cargas revender electricidad, suponen barreras que limitan el establecimiento de puntos de recarga.

La Propuesta, que tiene como objetivo “[...] una simplificación máxima en los requisitos y condiciones para el ejercicio de los gestores de cargas, esperando con ello que pueda producirse un despliegue significativo de puntos de recarga asociados a actividades distintas de la recarga energética [...]”, puede únicamente mitigar las anteriores limitaciones, pero en ningún caso eliminarlas, al carecer del adecuado rango normativo.

En este sentido, se han recibido diversas alegaciones en el trámite del Consejo Consultivo señalando que estas limitaciones continuarán siendo una barrera al desarrollo de la infraestructura de recarga. En particular, señalan las siguientes:

- Continúa sin permitirse que el ejercicio de la actividad pueda ser llevado a cabo por administraciones, entes públicos y en general, otro tipo de sociedades, que no pueden ser en sí mismas sociedades mercantiles, lo que imposibilita de facto la colocación de puntos de recarga con contraprestación económica en localizaciones que pueden recibir gran afluencia de público (hospitales, vía pública, garajes públicos, etc...).
- En el caso de que un centro comercial quiera ceder o arrendar el uso de sus aparcamientos para que en ellos, un gestor de cargas construya y opere un punto de recarga, el gestor de cargas deberá contratar una segunda acometida en el emplazamiento para hacerse cliente para convertirse en titular del punto de suministro, lo que supone un incremento en inversiones en infraestructuras.

En relación con la problemática planteada, si bien se considera que la Propuesta introduce una importante flexibilización de la figura de gestor de cargas, lo que facilitará el despliegue de puntos de recarga, posiblemente en el sector terciario, se considera que adicionalmente, debería replantearse el mantenimiento de algunos requisitos establecidos en la Ley 24/2013 al objeto de incrementar el número de puntos de recarga, lo que habida cuenta de la autonomía de los vehículos eléctricos, es uno de los elementos clave para su desarrollo.

5.2 Sobre la ausencia de metodología para el establecimiento de los cargos

Como se ha comentado, el objeto de la Propuesta es la simplificación de los requisitos exigibles a los sujetos que prestan los servicios de recarga de vehículos, a efectos de avanzar en el grado de penetración del vehículo eléctrico.

Al respecto, un aspecto fundamental que incide directamente en el desarrollo de la actividad del servicio de recarga energética es el desarrollo de la metodología para el establecimiento de cargos, toda vez que introduciría transparencia y, por

tanto, dotaría de mayor certidumbre a los agentes con anterioridad a acometer, en su caso, las inversiones necesarias para ejercer la actividad del servicio de recarga.

Cabe señalar que cuanto mayor sea el riesgo al que se enfrente el gestor de cargas, mayor será la rentabilidad que le exigirá a la inversión y, en consecuencia, mayor será el precio que cobrará por el servicio prestado, lo que podría poner en riesgo el desarrollo del servicio y dificultar la penetración del vehículo eléctrico, objetivo perseguido por la Propuesta.

En consecuencia, se insiste en la necesidad puesta de manifiesto en sucesivos informes, de desarrollar la metodología de los cargos, lo que resulta esencial no sólo para la modalidad del servicio de recarga, sino también para el del autoconsumo, los consumidores y los productores de energía eléctrica, aspecto que debería abordarse en su conjunto.

5.3 Sobre el papel del distribuidor en el desarrollo de la red de cargas

La propuesta de Directiva de electricidad incluida en el Winter Package establece que las normas de mercado deben contribuir a crear condiciones favorables para todo tipo de vehículos eléctricos. En particular, deben proteger el despliegue real de puntos de recarga para vehículos eléctricos públicamente accesibles y privados y garantizar la integración eficiente de la carga del vehículo en el funcionamiento del sistema.

En este sentido, varias empresas distribuidoras han puesto de manifiesto en sus escritos de alegaciones la posibilidad de responsabilizarse del desarrollo de las redes de distribución para atender el suministro de nuevas infraestructuras de recarga, especialmente en suelo no urbano, o para servicios de recarga de gran tamaño en suelo urbano, de tal forma que el coste del despliegue de estas infraestructuras no suponga un coste para el gestor de carga ni una barrera al desarrollo del vehículo eléctrico.

Adicionalmente, algunas distribuidoras han planteado la necesidad de permitir a los distribuidores de energía eléctrica el desarrollo de las infraestructuras de recarga (no sólo la redes sino también los propios postes de recarga) en la vía pública como activos regulados de distribución, de forma similar al régimen de acometidas eléctricas correspondientes al de nuevos suministros. De esta forma, las empresas distribuidoras proponen incluir dentro de sus inversiones estas infraestructuras, siendo encargadas de su ejecución y mantenimiento, con cargo a la retribución regulada.

Con respecto a estas cuestiones, se considera que el desarrollo de la red de distribución para atender a las nuevas infraestructuras debe realizarse aplicando los mismos criterios que para atender la demanda de cualquier otro consumidor, sin favorecer a unos frente a otros. En este sentido, la propuesta del Winter Package, no diferencia entre las infraestructuras necesarias para atender a las nuevas cargas de consumidores de las necesarias para los puntos de recarga:

“El plan de desarrollo de la red incluirá las inversiones previstas en los próximos cinco a diez años, con especial énfasis en las principales infraestructuras de distribución que sean necesarias para conectar nuevas capacidades de generación y nuevas cargas, incluidos los puntos de recarga para vehículos eléctricos.”¹⁶ Por ello, no se considera adecuado que en los Planes de Inversión en la Red de Distribución aprobados por las CC.AA. y posteriormente refrendados mediante resolución de la SEE, previo informe de la CNMC, se incluyan este tipo de inversiones en infraestructuras de desarrollo de los puntos de recarga, más aún, cuando no existe regulación eléctrica que establezca dicha asunción por parte de las empresas distribuidoras y las propuestas europeas no prevén un incentivo especial en este sentido.

A estos efectos, se considera necesario recordar que el sector eléctrico ya ha aportado una mayor contribución al cumplimiento de los objetivos de las energías renovables y de reducción de emisiones que el resto de los sectores energéticos, con la correspondiente repercusión sobre la factura de los consumidores eléctricos. Se recuerda, en este sentido, que en 2016 la electricidad únicamente representó un 25% del consumo de energía final, y sin embargo, su contribución al objetivo de renovables fue del 60%.

No obstante lo anterior, se considera necesario plasmar en los Procedimientos de Operación de la red de Distribución que finamente se desarrollen, los requisitos necesarios para asegurar que el establecimiento de las nuevas infraestructuras de recarga se lleven a cabo bajo el principio de red única, mínimo coste y desarrollo óptimo y eficiente de la red. En este sentido, se considera igualmente necesario el desarrollo de los procedimientos de operación que regulen la coordinación necesaria entre los puntos de recarga y los gestores de redes, así como la subsiguiente coordinación con las actividades de gestión de demanda en las redes de electricidad.

Finalmente, cabe señalar que, en cuanto a la propuesta de algunas distribuidoras de encargarse del desarrollo de las instalaciones de los puntos de recarga, el Winter Package, únicamente prevé que los distribuidores desarrollen los puntos de recarga en unas determinadas condiciones muy particulares. En concreto, se prevé esta opción cuando otras empresas no hayan manifestado su interés en un procedimiento de licitación, situación que no se ha planteado en la actualidad¹⁷. Asimismo, indica el Winter Package que la participación de las distribuidoras en este ámbito, en su caso, debe suprimirse progresivamente, entendiendo que su participación en esta actividad debería ser tan solo de “último recurso”. Si bien el Winter Package es todavía una propuesta normativa en fase de discusión, es importante tener en consideración el enfoque europeo en este sentido.

¹⁶ Artículo 32 de la Propuesta de Directiva de Electricidad

¹⁷ Artículo 33 de la Propuesta de Directiva de electricidad.

Por todo ello, se considera que las infraestructuras de recarga deberían desarrollarse en el marco de una estrategia nacional (como es el propio Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte) en el que se involucren todos los sectores afectados. Asimismo, debería desarrollarse de manera eficiente el reparto de costes entre todos los implicados y no sólo con la única contribución del sistema eléctrico.

6 Consideraciones particulares

6.1 Necesidad de aclarar el concepto de gestor de cargas versus recarga gratuita

Desde la publicación de la normativa que regula la actividad del gestor de cargas en 2011 han sido numerosas las consultas que se han recibido en la CNMC acerca de si resulta necesario ser un gestor de cargas para poder instalar un punto de recarga sin contraprestación económica como, por ejemplo, aquellos establecimientos o localizaciones que ofrecen a sus clientes la posibilidad de recargar el vehículo gratuitamente como servicio adicional. Esas dudas han creado inseguridad jurídica, lo cual también sirve para explicar la ralentización en el desarrollo de los puntos de recargas y, de vehículos eléctricos, en consecuencia.

A este respecto, la CNMC en su Informe IPN/DE/001/15, del 10 de marzo de 2015, sobre la propuesta de Real Decreto por el que se modifican distintas disposiciones en el sector Eléctrico, concluyó que las actividades relacionadas con la carga de vehículos a terceros sin contraprestación económica, como es el caso por ejemplo, de hoteles y restaurantes que en su aparcamiento instalan un punto de recarga de uso exclusivo para sus clientes, de forma gratuita, no tenían por qué ser realizadas necesariamente por el Gestor de Cargas, al tratarse de un servicio adicional al cliente y no de una reventa de la electricidad.

Ni el Real Decreto 647/2011 ni la Propuesta de modificación, recogen la posibilidad de que un consumidor cuya actividad principal no es la recarga pueda ofrecer servicios de recarga gratuitos sin darse de alta como gestor de cargas. Por ello, se propone que se aclare tal situación en el real decreto que se apruebe. No obstante, con independencia de su consideración como gestores de cargas, sería conveniente que los puntos de recarga particulares, pero con acceso público y que sean gratuitos, pudieran comunicar también al MINETAD su existencia para su inclusión en el nuevo portal georreferenciado.

“Recargas particulares o gratuitas en puntos de recarga de acceso público.

1. La recarga gratuita de vehículos eléctricos en puntos de recarga de acceso público de potencia instalada igual o inferior a 50 kW podrá realizarse sin necesidad de que el consumidor titular del punto de recarga se constituya como gestor de cargas.

A estos efectos se entiende que la recarga es gratuita en puntos de acceso público, cuando el usuario del vehículo eléctrico no deba realizar ningún pago específico por recargar su vehículo, ni abone al titular del punto de recarga ningún importe por el uso de las instalaciones distinto al que corresponda, en su caso, al resto de vehículos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, el consumidor propietario de un punto de recarga gratuita de acceso público deberá comunicar la existencia del punto de recarga al Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital para su inclusión en el portal georreferenciado de puntos de recarga, indicando tal circunstancia.

Lo anterior, no será de aplicación a los puntos de recarga particulares que no son de acceso público”.

6.2 Sobre la participación en mercado de un gestor de cargas

De acuerdo con el Real Decreto 647/2011, el gestor de cargas tiene, entre sus derechos, el actuar como agente de mercado comprando la energía directamente en mercado. La Propuesta elimina dicho derecho por lo que se entiende que una vez que entre en vigor, las compras de energía destinadas a los puntos de recarga pueden realizarse únicamente a través de las siguientes formas:

- a) A través de una comercializadora, lo que implica que no hay necesidad de darse de alta como sujeto ni agente de mercado.
- b) Adquiriendo la energía directamente en mercado actuando como un consumidor directo en mercado.

Por ello, las reglas del mercado deberían revisarse para permitir únicamente estas dos opciones. Adicionalmente, debería contemplarse un periodo transitorio para que los gestores de carga que compran actualmente la energía directamente en el mercado, puedan seguir actuando tras la entrada en vigor del real decreto, en tanto se den de alta como consumidores directos en mercado, según lo previsto en el nuevo artículo 4.1 d).

Por otra parte, en el caso de que el gestor de cargas compre la energía como consumidor directo, si el gestor de cargas tiene un punto de suministro que sirve para atender la demanda tanto de su actividad principal (por ejemplo un centro comercial) como de sus puntos de recarga, de acuerdo con las Reglas de Mercado vigentes (regla 48.1), el gestor de cargas estaría obligado a realizar ofertas al mercado de forma separada por los puntos de recarga y por la demanda de la actividad principal, al tratarse de actividades diferentes¹⁸. Este

¹⁸ «A los agentes que participen en el mercado en virtud de inscripción en el registro administrativo de instalaciones de producción y en virtud de su actividad como Comercializador, Consumidor Directo en Mercado o Gestor de Cargas del Sistema, o representación de estas actividades, se les facturará por separado cada una de estas

requerimiento complicaría en exceso la gestión de compras de energía, más aun, cuando, según la Propuesta, sería imposible identificar la energía consumida por cada actividad al estar dentro del mismo punto de suministro. Por ello, deberían revisarse las Reglas del Mercado de tal forma que, en estos casos, se permitiera ofertar sin diferenciar ambas actividades.

6.3 En relación al procedimiento de inhabilitación y traspaso de clientes

El procedimiento de inhabilitación y traspaso de clientes que se propone con la redacción de la Propuesta es similar al actual procedimiento de inhabilitación de las comercializadoras, si bien el plazo para proceder a una inhabilitación de un gestor de cargas se establece en 6 meses desde que se adopta el acuerdo de inicio del expediente. Este plazo es mayor que el plazo administrativo de 3 meses previsto con carácter general en la Ley 39/2015, lo que no queda justificado en la MAIN.

A estos efectos, la experiencia en los procesos de inhabilitación de comercializadoras ha sido problemática, por lo que se reitera lo ya expuesto por esta Sala en anteriores informes sobre la necesidad de agilizar los procedimientos de inhabilitación de sujetos de mercado que resultan incumplidores. En particular, se aconseja¹⁹ introducir una modificación de los Reales Decretos 2019/1997 y 216/2014, a efectos de realizar la suspensión de un comercializador como agente de mercado y el traspaso automático de los consumidores a un comercializador de referencia.

Por otro lado, se entiende que el artículo sobre la inhabilitación del gestor de cargas está orientado a establecer el procedimiento a seguir en caso de incumplimiento de las obligaciones específicas de esta figura. Es decir, en caso de impago de peajes o de falta de adquisición de la energía en el mercado, resultaría de aplicación el procedimiento previsto de inhabilitación de la figura del comercializador, en caso de que el gestor de cargas comprara la energía a través de éste, o el procedimiento de inhabilitación del consumidor directo, en caso de que el gestor de cargas comprase directamente la energía en el mercado.

Pues bien, es importante recordar que, si bien la normativa prevé la manera de proceder en caso de inhabilitación de un comercializador, no recoge expresamente el procedimiento a seguir en caso de que el incumplimiento provenga de un consumidor directo. En este último caso, sería conveniente que,

actividades. El Operador del Mercado, si lo considera conveniente, podrá efectuar también facturas separadas por las actividades que den lugar a inscripciones en distintas secciones del registro. »

¹⁹ [Informe](#) sobre el proyecto de Real Decreto por el que se regula el consumidor vulnerable de energía eléctrica, el bono social y las condiciones de suspensión del suministro para consumidores con potencia contratada igual o inferior a 10 KW: <https://www.cnmc.es/expedientes/ipncnmc00917>

aprovechando este real decreto, la norma contemplara este procedimiento, dado que es habitual que la figura del gestor de cargas actúe de esta manera. En particular, se propone que, en caso de incumplimientos de las obligaciones de un consumidor directo, independientemente de si éste actúa por cuenta propia o a través de un representante en el mercado, se lleve a cabo la suspensión inmediata del consumidor como agente del mercado, así como la suspensión de su suministro.

6.4 Sobre las inspecciones de la CNMC

El punto 32 del artículo 7 de la Ley 3/2013 por la que se regula el funcionamiento de la CNMC establece como función específica de esta Comisión, la inspección en la supervisión del cumplimiento de los requisitos de los gestores de cargas.

La Propuesta de modificación del este Real Decreto por el que se regula la actividad del gestor de cargas, modifica el artículo 7, específico sobre Inspecciones. En la nueva redacción, se elimina toda referencia a esta Comisión como organismo encargado de la inspección de los requisitos para ejercer la actividad del gestor de cargas, sustituyendo dicha redacción por una más genérica que hace referencia al “órgano encargado de las inspecciones” lo que puede parecer confuso, todo ello sin perjuicio de las labores de inspección que tenga cada administración pública en el ámbito de sus competencias.

Por todo lo anterior, se señala que debe sustituirse toda referencia de la Propuesta al “órgano encargado de las inspecciones” por el de “la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia”.

6.5 Sobre la medida diferenciada de los consumos destinados a la recarga de vehículos

En la propuesta se procede a facilitar la configuración de medida, suprimiéndose la exigencia de medida específica de la energía vendida a través de los puntos de recarga, salvo para el caso de los puntos de recarga cuya potencia instalada sea superior a 450 kW.

Adicionalmente, la propuesta establece que los equipos instalados en dichos puntos de recarga dispondrán de contadores que midan la energía destinada a este uso, con una discriminación de al menos tres periodos, si bien estos equipos de medida no formarán parte del sistema de medidas, y por tanto no les será de aplicación lo contemplado 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.

Por un lado, según la información disponible en esta Comisión, esto implicaría que únicamente 5 CUPS (de los 251 inscritos en el listado de la CNMC) estarían obligados a contar con equipo de medida (ver anexo con la información sobre el consumo en 2016 de los gestores de carga incluidos en el listado de la CNMC), con lo que se estaría perdiendo información relevante para analizar el futuro

impacto de la evolución del vehículo eléctrico sobre la demanda eléctrica o para diseñar de los peajes eléctricos.

Si bien se considera adecuado eliminar la obligación de incluir un equipo de medida diferenciado para puntos de recarga de pequeña potencia, se considera que la limitación establecida de 450 kW podría suponer la pérdida de información relevante a efectos de identificar el impacto de las recargas sobre el sistema eléctrico, en caso de que los puntos de recarga de acceso público en baja tensión cobren un mayor protagonismo. Por ello, se establecer esa obligación a puntos de recarga cuya potencia instalada sea superior a 50 kW (englobaría a puntos de medida tipos 1, 2 y 3, de acuerdo con la clasificación establecida en el artículo 7 del Real Decreto 1110/2007) o al menos a aquellos que estén conectados en alta tensión.

Por otro lado, respecto a los tres períodos horarios, cabe destacar que la Directiva 2014/94/UE establece que *“los puntos de recarga para vehículos eléctricos de acceso público harán uso, en caso de que sea técnicamente viable y económicamente razonable, de sistemas de medición inteligentes, tal como se definen en el artículo 2, apartado 28, de la Directiva 2012/27/UE, y deberán cumplir los requisitos establecidos en el artículo 9, apartado 2, de dicha Directiva.”*

Cabe destacar que, en el Informe sobre la propuesta inicial del Real Decreto por el que se regula la actividad de cargas del sistema, se consideró adecuado establecer una distinción entre los requisitos exigidos a los equipos de medida destinados a la facturación de los peajes de acceso y los correspondientes a la medida de la energía destinada a la recarga, debido a que esta obligación se establecía para todos los puntos de medida, incluidos los tipo 5, que se encontraban en el momento inicial de implantación del Plan de sustitución de contadores.

A este respecto, a las instalaciones de recarga se les debería exigir una obligación de medida horaria, mediante contador inteligente, al igual que ocurre con los consumidores tipo 5 (con potencia instalada igual o inferior a 15 kW). Por el contrario, parece más coherente que los equipos de medida a instalar en las instalaciones con una potencia instalada destinada a la recarga de más de 50 kW sean los correspondientes al tipo de punto de medida de que se trate, según la clasificación establecida en el artículo 7 del Real Decreto 1110/2007.

Cabe señalar que los requisitos establecidos en el artículo 9 del Real Decreto 1110/2007 para estos equipos de medida son los siguientes:

“El registrador de puntos de medida tipo 1, 2 y 3 deberá tener capacidad para parametrizar periodos de integración de hasta 5 minutos, así como para registrar y almacenar los parámetros requeridos para el cálculo de las tarifas de acceso o suministro (energías activa y reactiva y valores de potencia), con la periodicidad y agregación que exija la normativa tarifaria

correspondiente. Cuando ésta no requiera un periodo de integración menor, el registro de energía activa será horario.”

Asimismo, en relación con la posibilidad de que estos equipos sean telemedidos, el citado artículo del Real Decreto 1110/2007 establece lo siguiente:

“Dispondrán de dispositivos de comunicación para la lectura remota todos los equipos de medida de tipo 1 y 2, así como los de tipo 3 que no correspondan a fronteras de cliente. En los puntos de medida tipo 3 de fronteras de clientes la lectura remota será opcional. Los equipos de medida de tipo 4 y de tipo 3 que no disponga de comunicaciones para la lectura remota, deberán estar preparados para poder conectar los dispositivos de transmisión, módem y línea que permitan su lectura en modo remoto.”

Por otro lado, se considera que la diferencia económica entre la instalación de un contador que cumpla los requisitos establecidos en el Real Decreto 1110/2007 y otro tipo de contador que, en cualquier caso, deberá ajustarse a la normativa metrológica, será mínima en relación con el coste de implantación de la propia infraestructura de recarga.

En relación con lo anterior, en la propuesta se indica que el objetivo de la instalación de estos equipos de medida es el adecuado seguimiento del desarrollo de la actividad por parte de las administraciones competentes, si bien, al haberse eliminado la obligatoriedad de remisión de información de forma anual a la Administración, no parece que exista ninguna forma de que se lleve a cabo dicho seguimiento de la electricidad consumida por los citados puntos de medida.

En este sentido, se considera que, de cara a realizar posibles análisis de la demanda generada por las nuevas infraestructuras de recarga, el tratamiento de la medida de la energía destinada a la recarga de vehículos eléctricos para estas instalaciones de más de 50 kW debería ser el mismo que para el resto de puntos del sistema de medidas de la misma tipología. Para ello, será preciso adaptar los Procedimientos de Operación de medidas del Operador del Sistema a esta nueva situación, de forma similar a como se hizo tras la publicación del Real Decreto 900/2015, de 9 de octubre, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas de las modalidades de suministro de energía eléctrica con autoconsumo y de producción con autoconsumo.

La obligación de remisión de medidas de los puntos de recarga al concentrador principal del Operador del Sistema no supondría una barrera a la implantación del vehículo eléctrico, ya que el procedimiento sería el mismo que para el resto de puntos de medida, pero por el contrario permitiría disponer de una valiosa información referente a los patrones de recarga de los usuarios de vehículos eléctricos, lo que supondría una fuente fiable de datos de cara a una futura planificación eficiente de la red.

En base a todo lo anterior, se propone la siguiente redacción del apartado 2.n) del artículo 2 de la propuesta:

“n) Cuando en la instalación de consumo la potencia instalada de los puntos de recarga sea superior a ~~450~~ 50 kW, el gestor de carga dispondrá de los equipos de medida necesarios para registrar, en cada una de sus instalaciones, los consumos destinados a la recarga de vehículos de forma diferenciada a los consumos para su propio uso cuando estos se produzcan. Así, en este caso, los puntos de recarga dispondrán de contadores que deberán cumplir los requisitos 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 midan la energía destinada a este uso, con una discriminación de al menos tres periodos, y las medidas obtenidas deberán ser remitidas al Operador del Sistema según los formatos y plazos establecidos en los Procedimientos de Operación para el adecuado seguimiento del desarrollo de la actividad por parte de las administraciones competentes. ~~Estos equipos de medida no formarán parte del sistema de medidas y por lo tanto no les será de aplicación lo contemplado 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~~”

6.6 Sobre los datos de las instalaciones que contiene el Anexo II

En el artículo 2.1 f) se fija como derecho de los gestores de carga, el tener a disposición de los ciudadanos la información relativa a las instalaciones de recarga en un geoportal del Minetad. Sería más adecuado contemplarlo como una obligación más que como un derecho.

Por otra parte, la propuesta detalla qué datos de las instalaciones de los puntos de recarga deben comunicarse al Minetad y que datos estarán incluidos como apéndice junto a la declaración responsable. Estos datos servirán para ubicarlos en el portal georreferenciado del Minetad a que hace referencia el punto 3 del artículo 3.

Se considera necesario ampliar los datos que contiene la propuesta para que la información que publique la Administración puedan ser de una mayor utilidad para el consumidor: por ejemplo, las coordenadas geodésicas necesarias para establecer la geolocalización con total precisión, si es necesaria la reserva previa, etc. Con la inclusión de esta información se favorecerá también la aparición de aplicaciones para teléfonos móviles que mejorarán la experiencia de los usuarios.

Asimismo, cabría contemplar que esta plataforma permita incorporar información de precios, dando así cumplimiento a lo previsto en el artículo 7.4 del 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.²⁰

Para ello, se propone añadir al punto 2 del Anexo II, la siguiente información:

2. Datos de las instalaciones en las que se va a desarrollar la actividad (para cada instalación en la que existan puntos de recarga):

- CUPS
- *Denominación de la instalación (opcional).*
- *Ubicación (dirección completa, población, código postal, provincia)*
- Latitud-Longitud (Coordenadas WGS84):
- Horario de funcionamiento: 24 horas Si/No.
- Tipo de Pago (Tarjeta de crédito, suscripción, gratuito, etc...)
- *Descripción de la ubicación (en la vía pública, centro comercial, hotel, restaurante, comercio, aparcamiento público, etc.).*
- *Tipo de vehículo (automóvil, motocicleta, otros)*
- *Tipo de conector.*
- Capacidad de la Carga
- *Potencia del punto de carga (kW) (Nivel máximo de potencia)*
- Modo de Carga (Modo 1, modo 2, modo 3 o modo 4)²¹
- *Numero de conectores y del mismo tipo y potencia.*
- Cable Fijo. (Si/No, si la estación de carga dispone de cable para enchufar.)
- *Nivel de tensión (punto de toma/acometida)*
- Exigencia de reserva previa (si/no)

²⁰ Artículo 7.4 : « Los titulares de puntos de repostaje o recarga accesibles al público deberán comunicar su ubicación geográfica y los precios al público de sus combustibles al Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital. Mediante orden del Ministro de Energía, Turismo y Agenda Digital, se adoptarán las medidas oportunas para adaptar el mecanismo establecido para los productos petrolíferos en la Orden ITC/2308/2007, de 25 de julio, al objeto de hacerlos accesibles a todos los usuarios con carácter abierto y no discriminatorio, a los combustibles alternativos regulados en el presente real decreto y se incluirá la fecha a partir de la cual será obligatorio la comunicación de la citada información.» !

²¹ **Modo 1**, sin comunicación con la red. Sería el que se aplica a una toma de corriente convencional con conector schuko.

Modo 2, grado bajo de comunicación con la red. El cable cuenta con un dispositivo intermedio de control piloto que sirve para verificar la correcta conexión del vehículo a la red de recarga. Podría seguir usándose un conector Schuko.

Modo 3, grado elevado de comunicación con la red. Los dispositivos de control y protecciones se encuentran dentro del propio punto de recarga, y el cable incluye hilo piloto de comunicación integrado (por ejemplo los conectores SAE J1772, Mennekes, Combinado o Scame).

Modo 4, grado elevado de comunicación con la red. Hay un conversor a corriente continua y solo se aplica a recarga rápida (por ejemplo conector CHAdeMO).”

6.7 Sobre la remisión de información sobre el listado de gestores los gestores de carga a la CNMC a las CCAA

El artículo 3.3 establece que la Dirección General de Política Energética y Minas comunicará a las CNMC y a las CCAA las modificaciones del listado de instalaciones. Con el fin de eliminar cargas administrativas y de una mayor eficiencia, se considera que esta comunicación podría eliminarse si el geoportal del Minetad ofreciera la posibilidad de acceder a dicho listado en un formato gestionable.

7 Conclusiones

Primera. Se considera que la Propuesta de Real Decreto supone una simplificación de los requisitos de la figura del gestor de cargas, lo que podrá permitir un mayor despliegue de las infraestructuras necesarias para permitir el desarrollo del vehículo eléctrico.

No obstante, la Ley 24/2013, establece una serie de limitaciones relativas a la obligación de constituirse en sociedad mercantil y, a la posibilidad de permitir únicamente al gestor de cargas revender electricidad, que siguen limitando el establecimiento de puntos de recarga. La propuesta de Real Decreto, puede únicamente mitigar las anteriores limitaciones, pero en ningún caso eliminarlas, al carecer del adecuado rango normativo. Por ello, debería replantearse el mantenimiento de los citados requisitos establecidos en la Ley 24/2013 y en particular la necesidad de la figura del gestor de cargas, al objeto de incrementar el número de puntos de recarga.

Esta revisión del esquema de recarga debería abordarse de manera conjunta con la metodología de los cargos por costes regulados, a fin de aportar una mayor transparencia sobre las inversiones que deberán acometer los agentes y de asegurar la sostenibilidad económica del sistema.

Segunda. Si bien la Propuesta que se informa no entra sobre el papel que debe tener el distribuidor de electricidad en el sector de la recarga, esta Sala considera que el desarrollo de estas infraestructuras debería realizarse en un contexto de competencia. En línea con lo establecido en el Paquete de Invierno propuesto por la Comisión Europea el desarrollo de estas infraestructuras por parte de las empresas distribuidoras con cargo a retribución regulada debe limitarse a menos que se cumplan circunstancias muy específicas y excepcionales.

Esta Sala considera que el desarrollo de las infraestructuras de recarga deberá englobarse dentro de la estrategia nacional de impulso al vehículo eléctrico y del uso de energías alternativas en el ámbito del transporte en el que se involucre a todos los sectores afectados. y se desarrolle de manera eficiente el reparto de costes entre todos los implicados y no sólo con la única contribución del sistema eléctrico, dada la importante contribución que supondrá el vehículo eléctrico

sobre la consecución de objetivos medioambientales del sector energético en su conjunto.

Tercera. Ante la multitud de consultas realizadas en este ámbito, sería conveniente que este real decreto aclarara que la entidad que no cobra por sus servicios de recarga (hoteles, supermercados, etc.), no debería estar constituido como figura de gestor de cargas.

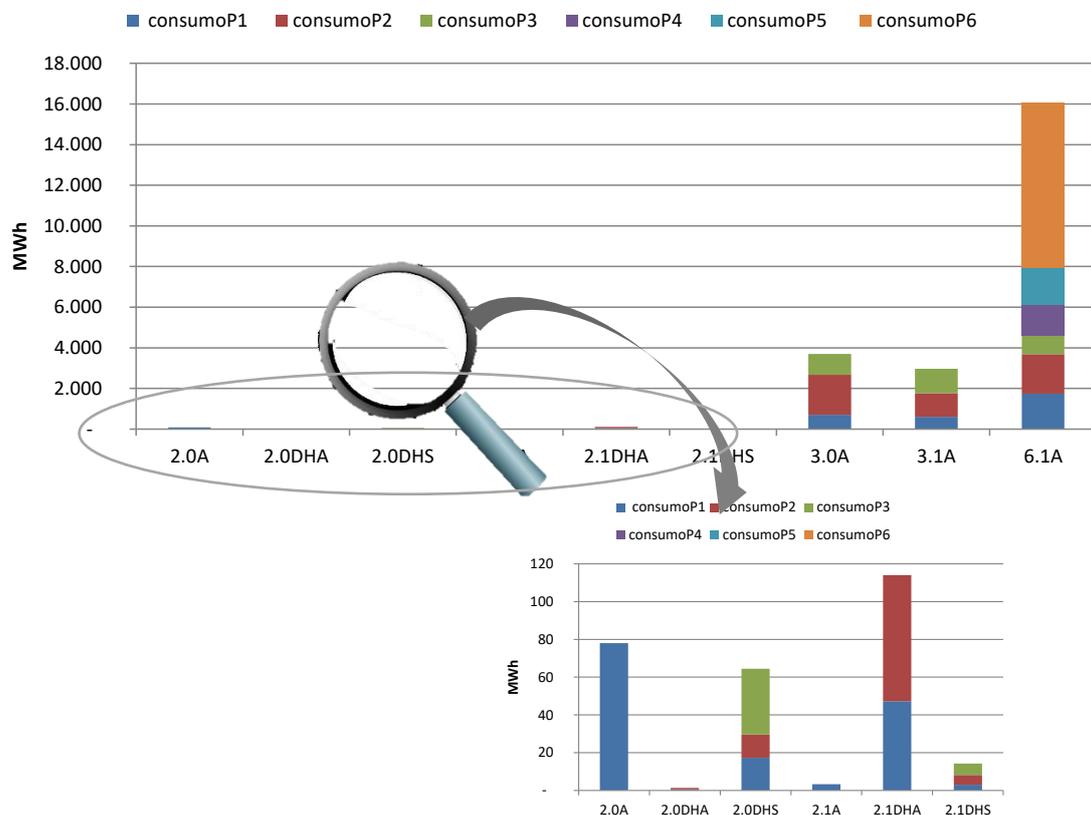
Cuarta. En la Propuesta se procede a facilitar la configuración de medida, suprimiéndose la exigencia de medida específica de la energía vendida a través de los puntos de recarga, salvo para el caso de los puntos de recarga cuya potencia instalada sea superior a 450 kW, en cuyo caso, los equipos de medida no formarán parte del sistema de medidas.

Si bien se considera adecuado eliminar la obligación de incluir un equipo de medida diferenciado para puntos de recarga de pequeña potencia, se considera que el límite de 450 kW supone, en la práctica, excluir a casi la totalidad de los gestores del cumplimiento de esta obligación, con la pérdida de información que ello supone para la gestión del sistema eléctrico. Por tanto, se propone limitar esa obligación a puntos de recarga cuya potencia instalada sea superior a 50 kW o al menos a aquellos puntos conectados en alta tensión. Asimismo, estos equipos de medida deberían formar parte del sistema de medidas a fin de permitir un adecuado seguimiento del desarrollo de la actividad, y de su impacto sobre el sistema eléctrico.

ANEXO. Consumo de energía de los gestores de carga incluidos en el listado de la CNMC

A continuación se muestra el consumo de energía en 2016 de los CUPS asociados a los gestores de cargas incluidos en el listado de la CNMC, de acuerdo con la información del SIPS (Sistema de Información de Puntos de Suministro). Por tanto, esta información constituye una muestra del consumo del vehículo eléctrico, dado que no incluye ni el consumo de las recargas en las propias viviendas ni el consumo de los servicios de recarga no dados de alta como gestores de carga. En el año 2016, el consumo de estos CUPS alcanzó unos 23.000 MWh, lo que representa un 0,01% de la demanda nacional.

Gráfico 1. Consumo en 2016 de los gestores de cargas incluidos en el listado de la CNMC



Destaca por ejemplo, el importante uso de la discriminación horaria que realizan estos agentes. Así, mientras que hay únicamente 15 CUPS con peaje 2.0²²,

²² **2.0.A.** Peaje para menos de 10KW de potencia contratada, sin discriminación horaria y en baja tensión
2.0DHS. Peaje con discriminación horaria Supervalve, menos de 10 KW de potencia contratada y baja tensión
2.1DHS. Peaje con discriminación horaria Supervalve y entre 10 y 15 KW de potencia contratada y baja tensión.
6.1.A. Peaje con menos de 450 kW de potencia contratada en algún periodo, tensión entre 1kV y 36kV

existen 37 CUPS con peaje 2.0 DHS, con discriminación horaria supervalle. Este último tipo de consumidores consumieron en 2016 el 54% de su demanda en el horario supervalle. Esta misma pauta de consumo la registran los consumidores acogidos a la tarifa 2.1 DHS. Destaca, asimismo, el consumo de los 5 CUPS registrados con peaje contratado 6.1.A, cuyo consumo en el periodo P6 (periodo valle) representa el 50% de su consumo total.