

INFORME SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULA LA ACTIVIDAD DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE RECARGA ENERGÉTICA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Expediente Nº: IPN/CNMC/010/21

PLENO

Presidenta

D^a. Cani Fernández Vicién

Vicepresidente

D. Ángel Torres Torres

Consejeros

D^a. María Ortiz Aguilar

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D^a. María Pilar Canedo Arrillaga

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xavier Ormaetxea Garai

D^a. Pilar Sánchez Núñez

D. Carlos Aguilar Paredes

D. Josep Maria Salas Prat

Secretario del Consejo

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 17 de junio de 2021

Vista la solicitud de informe formulada por la Secretaría de Estado de Energía sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos, el Pleno del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, 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 del artículo 5.2.a) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, acuerda emitir el siguiente informe:

Contenido

1	Antecedentes	3
2	Descripción de la propuesta normativa	4
3	Consideraciones generales	7
3.1	Sobre la revisión de la Directiva (UE) 2014/94	7
3.2	Sobre las funciones del operador del punto de recarga y de la empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica	8
3.3	Sobre los acuerdos de interoperabilidad	9
3.4	Sobre el papel del titular del contrato suministro	11
3.5	Sobre el papel del gestor de la red de distribución	12
3.6	Sobre las inversiones en infraestructuras de puntos de recarga y el papel del gestor de la red de distribución	14
3.7	Sobre el régimen sancionador	15
4	Consideraciones particulares	16
4.1	Sobre el Ámbito de aplicación	16
4.2	Sobre las definiciones	16
4.3	Sobre las Modalidades de prestación de servicios de recarga energética	18
4.4	Sobre los Derechos y obligaciones del operador del punto de recarga	19
4.5	Unificación en las referencias sobre el punto de recarga	20
5	Consideraciones sobre otras materias ajenas a la recarga del vehículo eléctrico	20
5.1	Sobre los cambios a realizar en otros reales decretos para mejorar la situación del autoconsumo.	20
5.2	Sobre la necesidad de establecer la medida de energía diferenciada para cada tecnología en las instalaciones híbridas	21
5.3	Sobre la exención al transportista en la contratación del suministro para sus consumos propios	22
5.4	Sobre otras materias de protección al consumidor	23
6	Conclusión	25

1 ANTECEDENTES

El 13 de mayo de 2021 tuvo entrada en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) oficio de la Secretaría de Estado de Energía (SEE) del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD) adjuntando para informe el *“Proyecto de Real Decreto por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos”* (Proyecto de Real Decreto), acompañada de su correspondiente memoria de análisis de impacto normativo (MAIN).

En esa misma fecha tuvo entrada en el registro de la CNMC oficio de la SEE adjuntando para informe *“Propuesta de Orden por la que se determina la información a remitir por los prestadores de servicio de recarga energética al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y a las Comunidades Autónomas”*, acompañada de su correspondiente memoria de análisis de impacto normativo (MAIN).

El Proyecto de Real Decreto tiene como objetivo concretar ciertos aspectos relacionados con la actividad de prestación del servicio de recarga energética de vehículos eléctricos, dando así cumplimiento al mandato normativo establecido en el artículo 48.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico (LSE) que fue introducido por el artículo 21.4 del Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores, en el que se indicaba que *“los servicios de recarga energética podrán ser prestados por cualquier consumidor debiendo cumplir para ello los requisitos que se establezcan reglamentariamente por el Gobierno”*.

Una de las modificaciones que introdujo el citado real decreto ley fue la de liberalizar la actividad de recarga eléctrica, eliminando la figura del gestor de cargas prevista en la LSE, pues se reveló como excesivamente rígida y desincentivadora de la actividad. Para resolver esa situación se permitió la prestación del servicio por parte de cualquier consumidor, además de directamente, a través de un tercero *“La prestación de servicios de recarga en una o varias ubicaciones podrá realizarse directamente o a través de un tercero, de manera agregada por un titular o por varios titulares a través de acuerdos de interoperabilidad”*.

Por otro lado, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, con objeto de garantizar la existencia de infraestructura de recarga eléctrica suficiente, introduce obligaciones de instalación de infraestructuras de recarga eléctrica en las estaciones de servicio cuyas ventas anuales de gasolina

y gasóleo superen los 5 millones de litros, alcanzado el 10 % de la red. Esta infraestructura de recarga debe tener una potencia igual o superior a 150 kW o a 50 kW dependiendo del volumen de ventas. La ley recoge también un mandato al Gobierno para desarrollar y poner a disposición del público una plataforma de información sobre puntos de recarga para vehículos de acceso público que encaja con la prevista en este Proyecto de Real Decreto.

En el Anexo I [CONFIDENCIAL] del presente informe se adjuntan las alegaciones recibidas en el trámite del Consejo Consultivo de Electricidad.

2 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA

Este Proyecto de Real Decreto consta de una exposición de motivos y una parte dispositiva con dos capítulos (capítulo I-disposiciones generales; capítulo II-servicio de recarga energética), doce artículos, dos disposiciones adicionales, una disposición final y un anexo.

En la exposición de motivos del Proyecto de Real Decreto establece la necesidad de articular esta norma para dar cumplimiento al desarrollo normativo previsto en el artículo 48 de la LSE.

El **artículo 1** establece el objeto de la norma, que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 48 de la LSE fija los requisitos para la prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.

El **artículo 2** fija el ámbito de la norma que resulta de aplicación a los prestadores de servicios de recarga energética de vehículos. La recarga residencial individual queda fuera del ámbito de aplicación de esta norma.

En el **artículo 3** se regulan las definiciones que sirven de referencia para los restantes preceptos que aparecen regulados en la norma.

El **artículo 4** establece los principios generales del servicio de recarga energética de vehículos y los elementos que deben inspirar cualquier relación entre los sujetos prestadores del servicio y los usuarios de vehículos eléctricos, sin perjuicio de que la norma concrete en artículos posteriores los referidos principios en derechos y obligaciones para todos los agentes participantes.

El **artículo 5** regula las modalidades de prestación del servicio de recarga energética de vehículos que se configuran como consecuencia de la relación de

sujetos que participan en la prestación de dicho servicio. Así, se configuran básicamente dos sujetos involucrados en la actividad:

- El operador del punto de recarga (CPO por sus siglas en inglés “*Charge Point Operator*”) que se constituye como el titular de los derechos de explotación de la infraestructura de recarga de vehículos eléctrico.
- El proveedor de servicios de movilidad eléctrica (EMSP, por sus siglas en inglés – “*eMobility Service Provider*”) que se constituye como un tercero que puede prestar servicios de recarga energética (así como servir de enlace con el CPO a través de acuerdos de interoperabilidad), sin ser titular de los derechos de explotación de dichas infraestructuras.

En virtud de lo anterior, puede existir una modalidad de prestación del servicio basada en una recarga puntual por la cual el usuario de vehículo eléctrico hace uso de la infraestructura de recarga sin que medie un contrato celebrado entre el CPO y dicho usuario o mediante una modalidad prestacional basada en la existencia de un contrato entre el CPO y el usuario final.

También podrá prestarse el servicio a través de una empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica. En esta modalidad prestacional, deberá existir un acuerdo de interoperabilidad entre el CPO y el EMSP que permita llevar a efecto dicho suministro de energía eléctrica.

El **artículo 6** regula los derechos y obligaciones del CPO. Con carácter general, dicho operador se constituye como el consumidor de energía eléctrica que revende la energía eléctrica para la prestación de servicios de recarga energética de vehículos (de conformidad con el artículo 6 de la LSE), por lo que para estos sujetos resultan de aplicación los mismos derechos y obligaciones atribuidos a los consumidores de energía eléctrica existentes en la normativa sectorial y se amplían para regular otros derechos y obligaciones que resultan necesarios para asegurar la prestación del servicio.

El **artículo 7** regula los derechos y obligaciones del proveedor de servicios de movilidad eléctrica, de manera análoga a lo establecido en el artículo 6, pero teniendo en cuenta que en este caso esta figura no es el consumidor de energía eléctrica que revende (si no que se constituye como un tercero que contribuye a dicha prestación del servicio) y por tanto no se le puede imponer a este determinadas obligaciones que se corresponden con aquellos sujetos que son responsables de la operación física de la infraestructura física de recarga de vehículos eléctricos.

El **artículo 8** regula los denominados acuerdos de interoperabilidad. Con carácter general, la regulación únicamente se circunscribe a trasladar la necesidad de articular este tipo de mecanismos cuando exista una participación combinada del CPO y del EMSP en la provisión del servicio, dejando a las partes la fijación de los detalles de su relación contractual.

El **artículo 9** regula las obligaciones de la empresa de distribución de energía eléctrica, que se establecen en una función de cooperación con el CPO en el despliegue de las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga y en la atención de las solicitudes de acceso a la red de distribución, de forma que se contribuya a la reducción de costes de inversión por parte del promotor de la infraestructura.

El **artículo 10** regula las obligaciones de remisión de información. Esta obligación de remisión de información se enmarca en el artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, en la que se establece que se pondrá a disposición del público la información de los puntos de recarga eléctrica para vehículos a través del Punto de Acceso Nacional de información de tráfico en tiempo real gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

El **artículo 11** establece que las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 250 kW quedan sometidas al procedimiento de autorización que resulte de aplicación, de conformidad con el artículo 53 de la LSE.

El **artículo 12** establece que el incumplimiento de las obligaciones establecidas en este real decreto se sancionará de acuerdo con lo previsto en la LSE.

La **disposición adicional primera** regula el mandato para el desarrollo de la señalización de puntos de recarga de vehículos eléctricos en vías públicas.

La **disposición adicional segunda** habilita la posible articulación de requisitos de mantenimiento y operación para los operadores del punto de recarga que resulten beneficiarios de determinadas convocatorias de ayudas.

La **disposición adicional tercera** establece la eliminación de la obligación de realizar ofertas alternativas de los comercializadores de referencia a precio fijo (artículos 13 y 14 del Real Decreto 216/2014).

La **disposición adicional cuarta** modifica el Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de

energía eléctrica, de tal forma que se admitan las solicitudes de acceso y conexión por parte de los gestores de la red de las plantas de producción con vertido a la red destinadas al autoconsumo que se conecten a la red de distribución de energía eléctrica y que soliciten acceso por una capacidad no superior a 100 kW.

La **disposición final primera** corresponde con el título competencial.

Por medio de la **disposición final segunda** se habilita a que se dicten, mediante orden del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, tantas disposiciones como se requieran para el desarrollo y aplicación del presente real decreto.

La **disposición final tercera** corresponde con la derogación normativa.

Finalmente, la **disposición final cuarta** establece que el real decreto entrará en vigor a partir del día siguiente al de su publicación en el BOE.

3 CONSIDERACIONES GENERALES

3.1 Sobre la revisión de la Directiva (UE) 2014/94

Está previsto que se lleve a cabo en 2021 una revisión de la Directiva (UE) 2014/94¹ sobre el desarrollo de infraestructuras de combustibles alternativos, donde se plantea el establecimiento de algunos de los requisitos y obligaciones de los actores de la actividad de la recarga del vehículo eléctrico. En particular, la CE justifica la necesidad de esta revisión ya que han surgido nuevas necesidades de especificaciones técnicas relativas a la interoperabilidad y al intercambio transparente de información entre los distintos agentes de recarga de vehículos eléctricos. Dada que estas cuestiones encajan en el objeto de este Proyecto de Real Decreto, cabría revisar la redacción final del mismo a la luz de la revisión que se plantee de esta directiva.

¹ [Revision of Directive 2014/94/EU on the deployment of alternative fuels infrastructure - Think Tank \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32014L0094)

3.2 Sobre las funciones del operador del punto de recarga y de la empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica

El Proyecto de Real Decreto establece la relación de sujetos participantes en la prestación de dicho servicio, entre los que destaca la figura del operador del punto de recarga (CPO), que se define como el sujeto titular de los derechos de explotación de la infraestructura del punto de recarga, y la empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica (EMSP), un “operador virtual” que puede actuar como tercero prestando servicios de recarga de vehículos eléctricos.

Sin embargo, a lo largo del texto de la propuesta se le asignan al CPO funciones que exceden de la explotación de la infraestructura del punto de recarga, como es la prestación del servicio de recarga, la facturación de la energía al usuario del vehículo eléctrico o la obligación de informar al Ministerio de los precios de venta al público.

Dentro de este marco, se considera conveniente que la propuesta adopte, en la medida de lo posible, las funciones empleadas en el modelo europeo de interoperabilidad, que según definiciones en norma ISO², aplican del siguiente modo:

Funciones como Operador del punto de recarga (CPO)

- ✓ Garantizar que el punto de recarga se encuentra operativo (instalación, operación técnica y mantenimiento).
- ✓ Tener derechos de explotación (técnica) de la infraestructura, siendo propietario del punto de recarga, o sin serlo.
- ✓ Cumplir con la normativa técnica (como cualquier instalación)
- ✓ No existe relación comercial con el usuario final.

Funciones como empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica (EMSP)

² Norma ISO 15118 transcrita a norma española como UNE-EN ISO 15118-1:2015:

Charging station operator. CSO: *EV supply equipment operator responsible for the installation and operation of a charging infrastructure (including charging sites) and the management of electricity to provide the requested energy transfer services. The term CPO (Charging Point Operator) is also used in the ISO 15118 series.*

e-mobility service provider (EMSP): *entity with which the customer has a contract for all services related to the EV operation*

- ✓ Prestación de servicios (comerciales) de recarga a los usuarios directamente en puntos donde sea Operador.
- ✓ Prestación de servicios (comerciales) de recarga a los usuarios mediante acuerdos de interoperabilidad en puntos donde no sea Operador.
- ✓ Obligaciones relativas a información sobre el precio, origen de la electricidad, obligación de facturar, entre otras.

Es importante destacar que ambas funciones pueden coincidir en un mismo titular.

La adopción de estas definiciones en la normativa española contribuirá a la armonización y homogeneización de términos a nivel europeo, fomentando la interoperabilidad entre los distintos operadores tanto españoles como del resto de Europa.

A continuación, se proponen una serie de cambios en el Proyecto de Real Decreto que permitirían materializar esta homogeneización:

- Adaptar las definiciones establecidas en el artículo 3 (apartados e) y f)) para el operador del punto de recarga y la empresa proveedora de servicios de movilidad de acuerdo a los conceptos europeos descritos anteriormente.
- Aclarar que un mismo titular puede desempeñar en un mismo punto de recarga las funciones de operador del punto de recarga y empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica. En este caso, no resulta necesario que existan acuerdos entre partes, ya que ambas funciones son del mismo titular.
- Adaptar las modalidades descritas en el artículo 5 de manera que el operador de puntos de recarga no tenga funciones de prestación de servicio, que quedan reservadas a la empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica.
- Adaptar los derechos y obligaciones establecidos en el artículo 6 a las funciones del operador del punto de recarga (explotación y mantenimiento técnico del punto de recarga), eliminando toda obligación o derecho relacionado con la prestación del servicio comercial a los usuarios.
- Modificar el artículo 10 para establecer que las obligaciones de información sobre precios recaigan sobre las empresas proveedoras de servicios de movilidad eléctrica, que son las que mantienen la función comercial con los usuarios de vehículos eléctricos, y la obligación de información sobre localización, características y disponibilidad recaiga sobre el operador del punto de recarga.

3.3 Sobre los acuerdos de interoperabilidad

Tras la eliminación de la figura del gestor de cargas, la LSE (artículo 48) habilita la prestación de servicios de recarga por cualquier consumidor, directamente o a

través de un tercero, por uno o varios titulares a través de acuerdos de interoperabilidad, liberalizando así la actividad de recarga.

Dicha modificación, remite al desarrollo reglamentario posterior la definición de los requisitos y obligaciones que debían cumplir aquellos sujetos participantes en la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos. Este proyecto de Real Decreto, de acuerdo con la MAIN, contribuye a completar el marco normativo de aplicación a la referida actividad, *“sin contravenir en ningún caso los principios que inspiraron el proceso de liberación iniciado por el Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre.”*

Este carácter liberalizador vuelve a recogerse en varias ocasiones en la MAIN al indicar que *“esta normativa propuesta salvaguarda el espíritu de desregulación iniciado [...]”* y que *“se considera un aspecto imprescindible mantener el espíritu de liberalización iniciado por el Real Decreto-ley 15/2018 8, de 5 de octubre, dado que la experiencia de la regulación previa, fundamentada en la figura del gestor de cargas, se reveló como un obstáculo al despliegue de dichas infraestructuras”*. Asimismo, recoge la MAIN que *“con carácter general, la regulación únicamente se circunscribe a trasladar la necesidad de articular este tipo de mecanismos cuando exista una participación combinada del CPO y del EMSP en la provisión del servicio, dejando a las partes la fijación de los detalles de su relación contractual”*.

Dentro de este marco, el artículo 8 del Proyecto de Real Decreto establece que el operador del punto de recarga y la empresa proveedora de servicios de movilidad podrán suscribir acuerdos de interoperabilidad y que estos acuerdos se suscribirán sobre la base de la transparencia y no discriminación en los sujetos participantes. Asimismo, dispone este mismo artículo que los acuerdos de interoperabilidad permitirán la prestación de servicios de recarga de forma eficiente y a mínimo coste para el propio usuario y para el sistema eléctrico.

No obstante lo anterior, dado que los acuerdos de interoperabilidad surgen de la necesidad de coordinar las actuaciones entre CPO y EMSP en aquellos casos en los que ambas figuras presten servicios de recarga en una misma instalación, sería conveniente que el desarrollo de estos contratos de interoperabilidad (dentro de la libre fijación de condiciones por parte de los sujetos implicados y de la libre competencia) se efectúe de tal forma que no suponga la anulación de facto de la capacidad del EMSP de prestar servicios de recarga en competencia.

3.4 Sobre el papel del titular del contrato suministro

El apartado 1 del artículo 6 establece que el operador del punto de recarga se constituye, con carácter general, como el consumidor de energía eléctrica y, como tal, cuenta con los mismos derechos y obligaciones establecidos en el artículo 44 de la LSE, por el que se establecen los derechos y obligaciones de los consumidores en relación con el suministro, así como en lo establecido en su normativa de desarrollo. También establece el artículo que, cuando el consumidor ceda o transmita los derechos de explotación de la infraestructura de puntos de recarga a un tercero – quien pasará a asumir la posición de operador del punto de recarga-, se habrán de establecer entre estos los pactos que resulten necesarios para asegurar el cumplimiento de los restantes derechos y obligaciones establecidos en el artículo 6 de esta propuesta.

Se considera oportuno modificar la redacción de este apartado, para que se contemple expresamente que, en aquellos supuestos en los que se ceda o transmita los derechos de explotación de un punto de recarga a un tercero, que asumirá la posición de CPO, la titularidad del contrato de suministro del consumidor no se verá alterada por la cesión o transmisión, con el fin de evitar diferentes interpretaciones a este respecto.

En esta misma línea, con la finalidad de que se explicita que el CPO no tiene por qué ser el titular del contrato de suministro del que cuelgue un punto de recarga, se considera conveniente matizar la redacción del apartado 3.d) del artículo 6 donde se establece que el CPO debe informar “*sobre los impactos ambientales de las distintas fuentes de energía y de la proporción utilizada entre ellas, en base a la información sobre el origen de la energía suministrada de que disponga en virtud de su respectiva modalidad de contrato de suministro*”. En particular, se debe especificar que esa información medioambiental se corresponde con la del contrato de suministro del titular del contrato de suministro.

Asimismo, la consideración en el Proyecto de Real Decreto del operador del punto de recarga como consumidor de energía eléctrica implica que se le confiera a aquel los derechos y obligaciones establecidos en el artículo 44 de la LSE para los consumidores en relación con el suministro, cuando realmente estos derechos y obligaciones deberían recaer sobre el titular del contrato de suministro. A este respecto, con el fin de evitar posibles interpretaciones, se propone una redacción más sencilla, indicando que el titular de un contrato de suministro que tenga asociado un punto de recarga, actuará como el operador de ese punto de recarga por defecto, salvo que ceda o transmita los derechos de explotación de la infraestructura del punto de recarga a un tercero, en cuyo caso, el tercero será el operador del punto de recarga. De esta forma, independientemente si cede o no los derechos de explotación, el titular del contrato de suministro contará con los

derechos y obligaciones que le concede la Ley a los consumidores, sin que sea necesario recogerlo expresamente en este real decreto. Asimismo, todo punto de recarga, independientemente de si el punto funciona o no, contará con un operador de punto de recarga por defecto y, por tanto, un responsable de las obligaciones previstas en este real decreto³, mientras que con la redacción de la propuesta de Real Decreto, podrían surgir diferentes interpretaciones.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, sería conveniente que la redacción final del Real Decreto identificara de una forma más precisa los derechos y obligaciones de los operadores de recarga, distinguiéndolos claramente de los del titular del contrato de suministro.

3.5 Sobre el papel del gestor de la red de distribución

El artículo 9.1 establece que la empresa de distribución de energía eléctrica debe cooperar sobre la base de no discriminación con el operador del punto de recarga en el despliegue de las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos. En este sentido, cabe destacar que la MAIN señala que dicho artículo regula las obligaciones de la empresa de distribución de energía eléctrica, limitándolas a una función de cooperación con el promotor en la determinación del emplazamiento más adecuado, de conformidad con los intereses del mismo.

Adicionalmente, en el artículo 9.2 del Proyecto de Real Decreto se establece que, *“ante la solicitud de acceso a la red de distribución por parte del promotor de una infraestructura eléctrica de estaciones de recarga de vehículos eléctricos, el distribuidor deberá ofrecer la información correspondiente a la capacidad de acceso de la red de distribución para acoger la potencia correspondiente a la estación de puntos de recarga proyectada, así como aquellos aspectos que puedan contribuir a una reducción de los costes de inversión por parte del sujeto promotor de la infraestructura.”*

³ En la actualidad hay un número significativo de puntos de recarga que no funcionan y que nadie explota la infraestructura. En estos casos, con la redacción del Proyecto de Real Decreto podría no existir un sujeto obligado (al no existir un operador del punto de recarga) a remitir la información al Ministerio sobre la disponibilidad de los puntos de recarga, mientras que, con la propuesta realizada en este informe, siempre habría un sujeto obligado que sería, en este caso, el titular del contrato de suministro.

También, en este mismo sentido, el artículo 4.5 establece que el gestor de las redes de distribución debe cooperar sobre una base de no discriminación con el prestador de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.

A este respecto, cabe destacar que el artículo 21 del Real Decreto 1048/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de distribución de energía eléctrica, establece lo siguiente, en relación a la determinación del punto de conexión: *“En todos los casos de instalaciones de nueva extensión de red, las condiciones técnico-económicas sobre el nivel de tensión, el punto de conexión y la solución de alimentación eléctrica para los nuevos suministros serán determinadas por el distribuidor, que deberá tener en cuenta criterios de desarrollo y de operación al mínimo coste de las redes de distribución garantizando la calidad de suministro. El solicitante del nuevo suministro tendrá derecho a que la empresa distribuidora le justifique las causas de elección del punto y de la tensión de conexión. En caso de discrepancia entre el solicitante del suministro y el distribuidor, resolverá el órgano competente de la Administración Pública correspondiente.”*

En este sentido, dado que el punto de recarga se constituye, con carácter general, como una infraestructura más de consumo del titular del contrato de suministro, se considera que las condiciones de acceso y conexión y, en particular los criterios económicos y cualquier otro requisito de cooperación que se aplique a los promotores de este tipo de infraestructuras debe hacerse en los mismos términos que a cualquier otro consumidor.

En este sentido, se considera que deberían sustituirse los apartados 1 y 2 del artículo 9 y el apartado 5 del artículo 4 por una referencia a la aplicación de lo dispuesto en el citado artículo 21 del Real Decreto 1048/2013, de 27 de diciembre, así como al régimen de acometidas eléctricas y demás actuaciones necesarias para atender el suministro eléctrico desarrollado en el Capítulo VII del citado real decreto. Todo ello en coherencia con lo establecido en el Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica y la futura Circular que apruebe la CNMC para regular la metodología y las condiciones de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de los consumidores, que comprenderá, entre otros, los criterios económicos.

Es decir, el distribuidor debe limitarse a facilitar las condiciones técnicas y económicas que sean necesarias para poder tramitar la solicitud de acceso y conexión a la red según los criterios que determine la normativa de aplicación, entre ellos, atendiendo al principio general de mínimo coste para el sistema. Se considera que excede de su ámbito de competencias determinar qué aspectos

pueden contribuir a reducir los costes de inversión en los que pueda incurrir el promotor de la infraestructura de recarga del vehículo eléctrico.

Asimismo, se considera que el gestor de la red de distribución debe tener únicamente relación con el titular del punto del suministro que solicite la infraestructura eléctrica de las estaciones de recarga, independientemente de si este coincide con el operador del punto de recarga o no.

3.6 Sobre las inversiones en infraestructuras de puntos de recarga y el papel del gestor de la red de distribución

Con respecto al despliegue de las infraestructuras de recarga eléctrica, se encuentra en la actualidad una serie de desarrollos normativos pendientes de determinar. En particular, cabe citar la previsión establecida en el artículo 38.10 de la LSE, sobre la posibilidad de que las empresas distribuidoras sean titulares de último recurso de las infraestructuras para la recarga de vehículos eléctricos, conforme a la redacción dada por el artículo 21.3 del Real Decreto-Ley 15/2018.

Asimismo, el artículo 32 de la Directiva 2019/944, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad, pendiente de transposición, establece que *“el desarrollo de una red de distribución se basará en un plan de desarrollo de la red transparente que el gestor de la red de distribución publicará al menos cada dos años y presentará a la autoridad reguladora. El plan de desarrollo de la red aportará transparencia respecto de los servicios de flexibilidad que se necesitan a medio y largo plazo, y establecerá 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 instalaciones de generación y nuevas cargas, incluidos los puntos de recarga para vehículos eléctricos”*.

Finalmente, la Disposición Final undécima de la Ley 7/2021, del 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética establece un plazo de doce meses para llevar a cabo una reforma del sector en distintas materias, entre las que se cita el aprovechamiento de las redes eléctricas.

En este contexto, se están declarando inversiones en infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos por parte de las empresas distribuidoras en los planes de inversiones, sin que se haya establecido reglamentariamente el desarrollo de los procedimientos de concurrencia competitiva para que las empresas distribuidoras puedan ejecutar dichas infraestructuras de último recurso y, sin que se haya determinado la falta de interés por parte de la iniciativa privada. Sobre este particular, la CNMC se ha manifestado en sus informes a los planes de inversión de las empresas propietarias de instalaciones de distribución de energía eléctrica.

(INF/DE/034/17) y (INF/DE/156/18), que estas inversiones no debían ser tenidas en cuenta a efectos de su reconocimiento como inversión en el ejercicio correspondiente.

Por todo ello, podría aprovecharse este Proyecto de Real Decreto para contemplar y desarrollar todos estos aspectos que afectan directamente a la actividad regulada de distribución de electricidad, de tal forma que se delimite claramente el alcance del papel de los distribuidores en el despliegue de las infraestructuras de recarga.

3.7 Sobre el régimen sancionador

El Proyecto de Real Decreto establece una serie de obligaciones a CPO, al EMSP y al distribuidor. Por otra parte, en su artículo 12 se establece el régimen sancionador indicando que el incumplimiento de esas obligaciones será sancionado de acuerdo con lo previsto en la LSE. Por su parte, el artículo 66.15 de la Ley 24/2013 establece que es infracción grave *“el incumplimiento, por parte de los consumidores que presten servicios de recarga energética, de las obligaciones que les sean establecidas normativamente por orden de la Ministra para la Transición Ecológica”*, no quedando recogidas en la Ley ni las funciones del CPO ni las del EMSP. Por tanto, según el mencionado artículo, se entiende que el régimen previsto en este Proyecto de Real Decreto sería aplicable al consumidor que realiza la actividad de operador de punto de recarga (tanto si la realiza la actividad directamente como si cede los derechos de explotación del punto de recarga a un tercero). Por el contrario, el régimen previsto en el Proyecto de Real Decreto no sería de aplicación al EMSP al quedar fuera del ámbito del mencionado artículo 66.15.

En definitiva, a la vista de la regulación que se prevé establecer sobre los servicios de recarga energética de vehículos eléctricos, puede ser necesaria la adaptación de la Ley 24/2013.

Tampoco se establece en este Proyecto de Real Decreto el responsable de supervisar el cumplimiento de las obligaciones previstas en el mismo, lo que debería fijarse a efectos de poder aplicar el régimen sancionador.

4 CONSIDERACIONES PARTICULARES

4.1 Sobre el Ámbito de aplicación

El Proyecto de Real Decreto establece, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 48 de la LSE, los requisitos para la prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos, quedando fuera del alcance de esta norma la recarga vinculada de vehículos eléctricos (recarga que se realiza a título individual en la residencia del consumidor de energía eléctrica).

No obstante, la recarga vinculada no se circunscribe únicamente al ámbito residencial, sino que también se podría considerar como recarga vinculada la que se realiza en plazas alquiladas, aparcamientos de residentes, oficinas, concesionarios, etc. Por ello, para determinar más claramente el ámbito de aplicación de este real decreto, se propone establecer como tal, la recarga en puntos de acceso público (que también queda definida en el artículo 3).

Por otra parte, en el objeto sólo se hace referencia a la “prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos”, mientras que en el artículo 4, y en el artículo 6.2b), se incluye un nuevo servicio “servicio de carga de baterías de almacenamiento”. Si bien los vehículos eléctricos cuentan con baterías de almacenamiento, hay baterías de almacenamiento que no tiene por qué estar vinculadas a un vehículo eléctrico, por lo que sería conveniente incluir en definiciones y a lo largo de texto este servicio.

A este respecto, cabe recordar que la LSE (artículo 4.h) recoge la figura de titular de instalación de almacenamiento como aquella persona física o jurídica que posee instalaciones en las que se difiere el uso final de electricidad a un momento posterior a cuando fue generada, o que realiza la conversión de energía eléctrica en una forma de energía que se pueda almacenar para la subsiguiente reconversión de dicha energía en energía eléctrica. Si las “baterías de almacenamiento” a las que hace referencia el Proyecto de Real Decreto pudieran verter energía a la red en un momento posterior, entonces el titular de la instalación no podría tener la condición de consumidor según contempla el artículo 6 de la LSE.

4.2 Sobre las definiciones

El Proyecto de Real Decreto denomina a los puntos de recarga como “*infraestructura de puntos de recarga de vehículos eléctricos*”, refiriéndose a los

mismos en algunas partes del texto como “*infraestructura eléctrica de puntos de recarga de vehículos eléctricos*”, pero no queda definido en su artículo 3. A pesar de que la definición de lo que debe entenderse por infraestructura de recarga de vehículo eléctrico ya está establecida en la ITC-BT 52 aprobada por el Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre⁴, se considera conveniente dada la materia objeto de este Real Decreto, que también se incluya esta definición en el artículo 3: “*c) Infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. Conjunto de dispositivos físicos y lógicos, destinados a la recarga de vehículos eléctricos que cumplan los requisitos de seguridad y disponibilidad previstos para cada caso, con capacidad para prestar servicio de recarga de forma completa e integral. Una infraestructura de recarga de vehículos eléctricos incluye las estaciones de recarga, el sistema de control, canalizaciones eléctricas, los cuadros eléctricos de mando y protección y los equipos de medida, cuando éstos sean exclusivos para la recarga del vehículo eléctrico, así como los protocolos de comunicación e interoperabilidad y un sistema de pago para el que no se necesite ningún tipo de contrato, cuando éstos sean de acceso público.*”

El Proyecto de Real Decreto define la recarga vinculada como “recarga que se realiza a título individual en la residencia del consumidor de energía eléctrica”. No obstante, este tipo de recarga no se circunscribe únicamente al ámbito residencial, sino que también se podría considerar como recarga vinculada la que se realiza en instalaciones de recarga de vehículos eléctricos que no permiten su uso público generalizado, como plazas alquiladas, aparcamientos de residentes, oficinas, concesionarios, etc. Por ello, y puesto que la recarga vinculada no es objeto de este real decreto, se propone eliminar del texto la definición de recarga vinculada, e indicar que este real decreto únicamente es de aplicación para la recarga pública, tal y como se ha indicado anteriormente en el apartado 5.2.

También, se propone modificar el epígrafe e) de definición del operador del punto de recarga para incluir a la administración pública y eliminar la palabra operador de la definición entendiendo que esa palabra no ha sido definida previamente. Asimismo, cabe destacar que nada se dispone en la definición sobre que el CPO pueda ser también el propietario de la infraestructura. No obstante, en el artículo 6.2.a) se establece que el CPO tiene el derecho a: “a) ser propietario de una o

⁴ Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba una nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52 "Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos", del Reglamento electrotécnico para baja tensión, aprobado por Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, y se modifican otras instrucciones técnicas complementarias del mismo.

varias infraestructuras eléctricas de estaciones de recarga de vehículos eléctricos, [...]”. En aras de clarificar el régimen de propiedad aplicable, se propone incluir en la definición la referencia que el CPO puede ser el propietario de la infraestructura eléctrica de recarga: “e) Operador del punto de recarga: ~~operador~~, persona física o jurídica o administración pública, titular de los derechos de explotación de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos, pudiendo ser también el titular de la Infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.”

Finalmente, según la definición que se establece para las empresas proveedoras de servicios de movilidad eléctrica, estas siempre aparecen como tercero, recayendo la titularidad en el operador del punto de recarga. Se considera que el EMSP también puede ser titular de los servicios de recarga, sin necesidad de ser titular de la propia infraestructura de recarga, que puede recaer en otro agente, que no necesariamente debe ser un operador de recarga. Por ello, se propone la siguiente modificación: f) Empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica: empresa que participa, como titular o como tercero, en la prestación de servicios de recarga energética, con independencia de la titularidad de ~~sin ser titular de una~~ la infraestructura de puntos de recarga de vehículos eléctricos ~~ni~~ y de sus derechos de explotación.

4.3 Sobre las Modalidades de prestación de servicios de recarga energética

En el Artículo 5 se definen las distintas modalidades de prestación de servicios de recarga energética. En línea con lo establecido en la Directiva 94/2014 de Desarrollo de Combustibles Alternativos y con el RD 639/2016 que transpuso la Directiva 94/2014, se establece que se podrá recargar de manera puntual por el operador del punto de recarga cuando no exista contrato previo entre el usuario del vehículo eléctrico y el operador del punto de recarga.

Si bien esta modalidad de recarga sin contrato previo es necesaria, y así está previsto que esté implantado según el RD 639/2016, se considera que la obligación de ofrecer este servicio de recarga puntual sin contrato previo debería recaer sobre el EMSP y no sobre el CPO (según lo indicado en el apartado 5.3 o, al menos sobre los dos, si no se tuviera en consideración lo propuesto en este apartado), ya que es sobre aquel, sobre quien recae la función comercial del servicio de recarga.

Con respecto a los medios de pago, si bien la recarga puntual sin contrato previo no está claramente definida en el texto, de acuerdo con la información recabada

en el trámite de consulta pública, exigir un terminal físico de pago (datáfono o TPV) en los puntos de recarga, encarecería de manera considerable su coste, en relación con el escaso volumen de facturación de los mismos, haciendo menos rentable el despliegue de estas infraestructuras. Una posible interpretación de recarga puntual podría ser que el usuario pueda recargar sin registrarse en ninguna aplicación mediante el pago con soluciones tipo “TPV virtual”⁵ en el dispositivo móvil o cualquier otra funcionalidad que no requiera la descarga de una aplicación concreta.

4.4 Sobre los Derechos y obligaciones del operador del punto de recarga

El apartado 3.j) del artículo 6 establece como la siguiente obligación para el CPO: “j) Cumplir con las obligaciones de mantenimiento y operación que se impongan, en su caso, en las convocatorias de ayudas como requisito para ser beneficiario de las mismas”. Sin embargo, se considera que este apartado no sería necesario, dado que los adjudicatarios de las convocatorias ya quedarán vinculados por las propias bases reguladoras de esas ayudas, al cumplimiento de dichas obligaciones.

Dentro de las obligaciones que el operador del punto de recarga tiene recogidas en el punto 3.b) del artículo 6, se debería incluir, al igual que se hace de forma general al cumplimiento con la normativa en materia de calidad y seguridad industrial que resulte de aplicación, la obligación de cumplir la normativa en metrología, habida cuenta de que los elementos empleados para determinar la energía eléctrica suministrada para la recarga del vehículo eléctrico, y por tanto, su facturación están sometidos al control metrológico del Estado.

En relación con esta materia, parece también necesario, que dentro de la información proporcionada por el operador del punto de recarga y por la empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica, en la facturación del servicio, quede identificado o se definan los elementos que permitan la trazabilidad hasta el equipo de medida de energía eléctrica utilizado, por lo que en el apartado g) de dicho punto 3 del artículo 6, así como en el 4.d) del artículo siguiente, se debería recoger tal extremo.

Por otra parte, están surgiendo modalidades de negocio que quedarían sin regular con la redacción actual propuesta en los que el tercero asume únicamente parte

⁵ Versión online del Terminal de Punto de Venta o datáfono

de las obligaciones propias del CPO, lo que supone una cesión o transmisión parcial, no total. En esos supuestos, el CPO mantendría el resto de obligaciones, pero trasladaría al tercero, por ejemplo, las de facturación e información al cliente final, quien desempeñaría única y exclusivamente esas. Por ello, en el caso de que no se adoptase el modelo propuesto en el apartado 3.2 de este informe, que evitaría este tipo de problemas – puesto que la actividad comercial sería llevada a cabo por un EMSP-, se debería contemplar en el artículo 6 la posibilidad de cesión parcial de derechos y/o obligaciones del CPO a un tercero.

4.5 Unificación en las referencias sobre el punto de recarga

A lo largo del texto se ha observado que hay diferentes términos para referirse al punto de carga y servicio de carga, lo cual, por técnica normativa se debería armonizar. En este sentido para referirse al punto de carga de energía eléctrica, al menos se han encontrado las siguientes referencias: “recarga energética”, carga de vehículos, “punto de recarga”, “punto de carga”, “estación de recarga”, “infraestructura de puntos de recarga de vehículos eléctricos”, “infraestructura eléctrica de puntos de recarga de vehículos eléctricos”.

5 CONSIDERACIONES SOBRE OTRAS MATERIAS AJENAS A LA RECARGA DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO

5.1 Sobre los cambios a realizar en otros reales decretos para mejorar la situación del autoconsumo.

La Disposición Adicional cuarta del Proyecto de Real Decreto propone una modificación de la disposición transitoria octava del Real Decreto 1183/2020 para admitir las solicitudes de instalaciones de autoconsumo de hasta 100kW. Compartiendo lo indicado en la exposición de motivos relativo al efecto negativo que la paralización de pequeños proyectos de autoconsumo inferiores a 100kW está teniendo, resulta relevante señalar que en paralelo a este proyecto de Real Decreto, la Resolución de la CNMC relativa a las especificaciones de detalle para el cálculo de la capacidad en las redes de transporte y distribución, ya contempla la fecha de 1 de julio como fecha de levantamiento de la moratoria para todas las instalaciones de generación, incluidas las de autoconsumo con vertido a red. Dada la necesidad de llevar a cabo adecuaciones en los procedimientos de tramitación de estas solicitudes, se considera oportuno que la fecha a partir de la cual se admitan nuevas solicitudes de generación y autoconsumo sea el citado 1 de julio.

Introducir otra fecha -aún sin especificar, pero que en caso de ser anterior lo sería por pocos días- puede provocar que los sistemas necesarios para responder estas solicitudes no estén operativos.

Asimismo, se podría aprovechar esta norma para introducir otros cambios favorables al autoconsumo propuestos en relación al proyecto de Orden por el que se modifica el Anexo I del Real Decreto 244/2019 (IPN/CNMC/008/21), para la implementación de coeficientes dinámicos de reparto en autoconsumo colectivo. En particular, en lo relativo a la conveniencia de eliminar la obligación de remisión de información por parte de todos los participantes en un autoconsumo colectivo al distribuidor.

5.2 Sobre la necesidad de establecer la medida de energía diferenciada para cada tecnología en las instalaciones híbridas

El artículo 27 y 28 de Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, establece que los módulos de generación de electricidad que forman parte de la instalación híbrida y se encuentren acogidos a la percepción de algún régimen retributivo específico o adicional, deberán disponer de los equipos de medida que permitan llevar a cabo la adecuada retribución de los mismos. A efectos de permitir una mejor supervisión del mercado eléctrico por parte de la CNMC, una mejor operación del operador del sistema eléctrico y una mejor contabilidad de la energía renovable generada, se considera conveniente que todas las instalaciones de un determinado tamaño, independientemente de su régimen retributivo, cuenten con medida individualizada de energía para cada módulo de generación.

Teniendo en cuenta que ya existen proyectos de ampliación de instalaciones de hibridación que se están acometiendo en la actualidad, sería conveniente que se aprovechara este real decreto (previa la tramitación que se considere oportuna), o, en su defecto, otra disposición que se prevea de próxima tramitación, para que las instalaciones tipo 1 y 2 según se establece en el Real Decreto 1110/2007, esto es, las instalaciones con potencia aparente superior a 450 kVA, los módulos de generación de electricidad que formen parte de una instalación híbrida dispongan de medida individualizada de energía para cada módulo de generación, que permita disponer de la medida de energía de cada tecnología.

5.3 Sobre la exención al transportista en la contratación del suministro para sus consumos propios

El artículo 2 de la Circular 3/2020, de 15 de enero, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología para el cálculo de los peajes de transporte y distribución de electricidad, establece que quedan exceptuados del pago de peajes la energía empleada por las empresas de transporte y distribución necesarios para el funcionamiento de sus instalaciones y que esta energía tendrá el mismo tratamiento que las pérdidas en la red de transporte.

Análogamente al tratamiento dado a los peajes de generación, la excepción de pago de peajes a los consumos propios de transportistas y distribuidores es de aplicación desde 25 de enero de 2020, conforme a lo establecido en la disposición final única de la citada Circular 3/2020.

Por otra parte, el Real Decreto 148/2021, de 9 de marzo, por el que se establece la metodología de cálculo de los cargos del sistema eléctrico, en el artículo 1 excluye del ámbito de aplicación de los cargos a la energía consumida por los titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica como consumos propios para el funcionamiento de sus instalaciones.

Adicionalmente, en la Disposición adicional cuarta del citado Real Decreto 148/2021 se exime explícitamente para los titulares de instalaciones de distribución la exención de suscribir el contrato de acceso de terceros a la red y el contrato de suministro por la energía consumida para sus consumos propios.

Sin embargo y a pesar de que los titulares de las instalaciones de transporte también necesitan energía para sus consumos propios, no figura en el articulado una previsión explícita equivalente respecto de su exención en la contratación de acceso de terceros a la red y el contrato de suministro, sino que se limita a una mención a la exclusión del pago de cargos en el artículo 1.3c) del mencionado real decreto.

Para despejar potenciales discrepancias por la interpretación de la normativa entre los diferentes agentes afectados, se considera conveniente dar un tratamiento unificado a los consumos propios de la red de distribución y transporte. Para ello, se propone introducir una nueva Disposición Adicional en el Proyecto de Real Decreto modificando la redacción de la Disposición Adicional Cuarta del Real Decreto 148/2021, eximiendo expresamente a los titulares de instalaciones de distribución y de transporte, de la obligación de suscribir el contrato de acceso de terceros a la red y el contrato de suministro por la energía consumida para sus consumos propios.

5.4 Sobre otras materias de protección al consumidor

La Disposición adicional tercera del Proyecto de Real Decreto se refiere a la eliminación de la obligación de realizar ofertas alternativas de los comercializadores de referencia a precio fijo. La CNMC coincide con la conveniencia de eliminar estas ofertas debido a que, los precios asociados a estas ofertas realizadas por los comercializadores de referencia se sitúan entre los más caros del mercado, como así se desprende del último informe de supervisión del mercado minorista de electricidad del año 2019⁶.

No obstante, la mencionada disposición otorga al consumidor acogido a dicha modalidad de contratación, un plazo equivalente a un periodo de facturación a contar desde la remisión de la primera factura emitida tras la entrada en vigor del real decreto (o de la inmediatamente posterior, en el caso de que no haya un mínimo de quince días hábiles entre la fecha de entrada en vigor y la emisión de la primera factura), para contratar otra oferta en libre mercado o para pasar a ser suministrado al precio voluntario para el pequeño consumidor. Cabría plantearse, especialmente teniendo en cuenta el contexto actual de precios, darle un plazo mayor hasta el vencimiento del contrato anual, para permitirle la contratación de otra opción, o en su defecto, la aplicación del PVPC.

Por otro lado, se considera que se debería aprovechar este real decreto (previa la tramitación que se considere oportuna), o, en su defecto, otra disposición que se prevea de próxima tramitación, para modificar otras cuestiones relativas a la protección del consumidor como son las siguientes:

- Publicación de precios de mercado que permitan la comparación entre ofertas dinámicas

El artículo 11 de la Directiva (UE) 2019/944 dispone que los Estados Miembros deben garantizar que los clientes finales que tengan instalado un contador inteligente puedan solicitar un contrato con precios dinámicos de electricidad con cualquier suministrador que cuente con más de 200.000 clientes finales. A este respecto, si bien la normativa española ya contempla el precio dinámico del PVPC (Precio Voluntario para el Pequeño Consumidor), se podría aprovechar este real decreto (previo el trámite oportuno) para incorporar esta

⁶ Así, a finales de 2019 más de 10.000 consumidores se encontraban acogidos a estas ofertas. Por ello, en el mencionado informe de supervisión, “*se propone la eliminación de las ofertas a precio fijo de las comercializadoras de referencia, dado que estas se sitúan entre las más caras de todas las ofertas a las que puede optar el pequeño consumidor en el mercado libre*”. <https://www.cnmc.es/expedientes/isde02720>

obligación a todos los comercializadores que cuenten con ese número de clientes⁷.

Tanto para estos comercializadores como para aquellos que voluntariamente deseen que sus ofertas puedan incorporarse al comparador de ofertas de gas y electricidad de la CNMC, según lo previsto en el artículo 14 de la citada Directiva⁸, se considera necesario que la normativa contemple que esta Comisión establezca los criterios necesarios para hacer posible dicha comparación.

➤ Acceso al consumo horario y a los datos del titular de los consumidores por parte de la CNMC

Con el fin de facilitar al consumidor la selección de las ofertas que mejor se ajustan a sus hábitos de consumo a través del comparador de ofertas es importante que la CNMC pueda tener acceso a los datos horarios del consumo de todos los consumidores. Asimismo, con el fin de facilitar la labor de supervisión de la CNMC, también resulta necesario tener acceso a los datos que identifiquen al titular del contrato de suministro. Para ello, resulta necesario modificar el artículo 7.2 del Real Decreto 1435/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de los contratos de adquisición de energía y de acceso a las redes en baja tensión, donde expresamente contemplaba que la CNMC no puede tener acceso a los datos que identifiquen al titular y recoger en este real decreto que la CNMC podrá acceder a los datos de consumo de los consumidores de manera individualizada, con el nivel de precisión que permitan los contadores de medida y, a través de los medios de los que dispone las distribuidoras y el operador del sistema.

⁷ Se entiende por contratos con precios dinámicos de electricidad, de acuerdo con dicha directiva, aquellos que reflejan la variación del precio en los mercados a contado, incluidos los mercados diarios e intradiarios, a intervalos iguales al periodo de liquidación del mercado. A 31 de diciembre de 2019 contaban con más de 200.000 clientes las siguientes comercializadoras: Iberdrola Clientes, Endesa Energía, Naturgy Iberia, EDP Energía, Repsol Comercializadora, Fenie Energía y CIDE HCEnergía.

⁸ Artículo 14.1 de la Directiva (UE) 2019/944: “*Los Estados miembros velarán por que como mínimo los clientes domésticos y las microempresas con un consumo anual esperado inferior a 100 000 kWh tengan acceso, gratuitamente, al menos a una herramienta de comparación de las ofertas de suministradores, incluidas las ofertas de contratos con precios dinámicos de electricidad*”

- Derecho a la cancelación anticipada de los contratos de suministro de energía eléctrica sin penalizaciones para clientes domésticos y pequeñas empresas

La Directiva (UE) 2019/944 establece, en su artículo 12.3, que no se podrán cobrar penalizaciones por resolución del contrato a los clientes que pongan fin a su contrato de suministro de electricidad antes de su vencimiento; como excepción, los estados miembros únicamente podrán permitir el cobro de penalizaciones por cancelación anticipada en los contratos de suministro a precio fijo de electricidad, siempre que esté justificada. En este caso la permisibilidad de la penalización deberá ser supervisada por la autoridad reguladora, recayendo la carga de la prueba sobre el suministrador. En este sentido, se podría aprovechar este real decreto para modificar el artículo 4.5 del Real Decreto 1435/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de los contratos de adquisición de energía y de acceso a las redes en baja tensión, donde se establece la penalización a este tipo de contratos así como el Real Decreto. En particular, la normativa debería prever la no existencia de penalizaciones para los contratos en baja tensión, salvo únicamente en los contratos de precio fijo anuales, donde la penalización deberá estar debidamente justificada.

Esta regulación debería contemplar un plazo razonable superior a un año para su aplicación, con el fin de que permitiera la revisión de las condiciones de los contratos vigentes.

6 CONCLUSIÓN

El Pleno de la CNMC valora favorablemente el “*Proyecto de Real Decreto por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos*”, por cuanto regula el conjunto de principios, derechos y obligaciones vinculados a la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos y se da cumplimiento al mandato establecido en artículo 48.2 de la LSE. Asimismo, se considera que el presente desarrollo reglamentario va a ayudar a que se lleve a cabo un desarrollo más ordenado de la actividad de recarga del vehículo eléctrico y a dar una mayor transparencia a la localización de los operadores de recarga y a los precios de venta a través de las diferentes empresas proveedoras de servicios de movilidad eléctrica, lo que, en definitiva, contribuirá a fomentar una mayor competencia en esta actividad.

No obstante lo anterior, en las consideraciones anteriormente expuestas se apuntan algunos aspectos que se estima que podrían mejorar la definición de las funciones de los distintos sujetos involucrados en esta actividad. En particular, en

cuanto a la necesidad de establecer una mejor definición de las funciones y obligaciones de cada sujeto involucrado en la actividad de la recarga (titular del contrato de suministro, operador de recarga, empresa proveedora de servicios de movilidad y distribuidora) y de completar el régimen sancionador previsto en este Proyecto de Real Decreto.