

08/09/2023 8:05

Created

Administraciones Públicas

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?

Institut Català d'Energia (ICAEN)

Nombre completo (del particular o de la institución representada)

Público

¿Desea hacer público su nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?

Si, la ubicación es un factor destacado en relación a la competencia. Cada ubicación de punto de recarga genera una competencia a un tipo de uso de los puntos de carga. Hay competencia entre los puntos urbanos, los puntos interurbanos y los puntos en vías rápida. En este caso, la competencia es por los puntos del mismo tipo en un radio de unos 50km. También se puede medir la competencia por la necesidad de un usuario de desviarse un máximo de 6 minutos de la ruta prevista.

1. Valore la relevancia de las ubicaciones como factor competitivo en la actividad de recarga de vehículos eléctricos. Indique si a su juicio existen diferencias relevantes en las condiciones de competencia según la ubicación de los puntos de recarga (por ejemplo, entre zonas urbanas, vías interurbanas, etc.) y según la potencia de los puntos de recarga (recarga rápida, normal, lenta, etc.) y, de ser así, explique y valore dichas diferencias (máximo 500 palabras).

Los concursos públicos son clave para favorecer la competencia. Es importante hacer licitaciones que permitan la máxima participación de empresas del sector y dividir los proyectos en lotes para favorecer que no haya monopolios. Hasta la fecha valoramos que se deben mejorar los concursos públicos para incrementar el grado de competencia en el ámbito de la recarga de vehículos eléctricos

2. Valore el diseño y funcionamiento de los procedimientos administrativos competitivos (como los concursos públicos) para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) e indique si, a su juicio, existen barreras desproporcionadas o injustificadas que dificulten la participación en dichos procedimientos y si existen elementos susceptibles de mejora (por ejemplo, en relación con la facilidad para participar en los procedimientos, la duración de los contratos, la división en lotes, etc.). En su caso, indique si existen diferencias en función de la localización o la potencia de los puntos (máximo 500 palabras).

3. Valore los procedimientos y condiciones de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) y, en particular, si a su juicio existen requisitos injustificados o desproporcionados para su obtención. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización (vías urbanas, interurbanas etc.) o la potencia de los puntos (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).

La información que hemos recibido los últimos años de distintos operadores es la negativa de algunos ayuntamientos a aceptar la declaración responsable para la instalación de puntos de recarga, por lo que siguen exigiendo una licencia de obras, cuyo plazo para la obtención puede exceder 6 meses.

Además, en los casos en que los ayuntamientos aceptan la declaración responsable, ésta suele limitarse a la instalación de los cargadores, excluyendo el resto de infraestructura eléctrica necesaria.

Por lo tanto, sería necesario clarificar la normativa actual para que no haya duda de su alcance y difundir la normativa a aplicar a los municipios para que se aplique en todos los municipios de igual manera.

4. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público. Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).

<p>5. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga localizados en espacios privados no accesibles al público general (en domicilios particulares o centros de trabajo, entre otros). Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).</p>	<p>En caso que la plaza de aparcamiento sea de alquiler, el usuario no tiene la capacidad de poner un punto de carga si el propietario no está dispuesto.</p> <p>En caso de no tener un contador eléctrico en el bloque de viviendas, y que no haya espacio en la sala de contadores, la comunidad de vecinos puede bloquear la instalación de puntos de carga.</p> <p>Sería conveniente obligar a los usuarios de vehículos eléctricos que no tengan un contador eléctrico en el bloque a compartir una única acometida para todos los usuarios de vehículos eléctricos. Es decir, crear la comunidad de propietarios de vehículos eléctricos dentro de la comunidad de vecinos habitual.</p>
<p>6. Valore la regulación, trámites y requisitos para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en estaciones de servicio ya existentes, indicando en particular si a su juicio existen requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas. Indique, asimismo, si los trámites o condiciones de los operadores privados de estaciones de servicio pueden introducir obstáculos a la competencia injustificados o desproporcionados (máximo 500 palabras).</p>	<p>Las estaciones de servicio pueden prestar el servicio de recarga de vehículos eléctricos directamente. A pesar de que la normativa establece que los vínculos contractuales de suministro en exclusiva de la distribución minorista de productos petrolíferos no pueden contener cláusulas de exclusividad en cuanto a la prestación de servicios de recarga, las gasolineras pueden no negociar individualmente con los CPO sino actuar de forma coordinada como empresa, lo que podría beneficiar a los CPO más importantes. Otro punto a seguir es si se establecen acuerdos de exclusividad, pueden cerrar a los competidores emplazamientos especialmente estratégicos.</p> <p>Por lo tanto, la administración responsable estatal y de cada CCAA debería hacer un seguimiento de la evolución de los puntos de carga en estas ubicaciones estratégicas.</p>

El planeamiento urbanístico suele ser restrictivo en lo que se refiere a los espacios aptos para la instalación de la infraestructura de recarga. Sería de gran utilidad la existencia de un mapa en cada municipio con la planificación de la red de estaciones de recarga de acceso público, para facilitar la planificación de la expansión de los de puntos de recarga. Es decir, que no haya solo un mapa con las instalaciones ya en servicio sino también un mapa con la previsión de estaciones o las ubicaciones planificadas para la instalación de estaciones a nivel municipal.

7. Valore la regulación, trámites y requisitos para la creación y puesta en funcionamiento de electrolinerías en vías interurbanas y para la instalación de puntos de recarga fuera de las estaciones de servicio ya existentes, indicando en particular si a su juicio existen requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas. En su caso, indique si afectan de forma diferente a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga según su potencia (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).

El programa de ayudas MOVES III, gestionado por las distintas CCAA, no es un programa válido para el volumen de expedientes y el bajo importe de ayuda de promedio. Valoramos que es más interesante y efectivo ayudas de carácter fiscal como las que se han aprobado recientemente.

8. Valore el conjunto de medidas de apoyo público para la instalación y explotación de puntos de recarga, en particular si considera que pueden plantear algún problema desde el punto de vista de la competencia y si son adecuados los procedimientos, plazos, condiciones, etc. En su caso, indique si, a su juicio, podrían adoptarse mejoras y cuáles serían. Señale si los instrumentos de apoyo público son diferentes en función de la localización, de la potencia u otras características de los puntos (máximo 500 palabras).

La regulación actual, de 1 punto de carga cada 40 plazas, es insuficiente. El número de plazas con puntos de carga en aparcamientos de acceso público debería ser superior y sobretodo, se debe dar la opción de flexibilizar el tipo de punto de carga obligatorio a instalar. Por ejemplo, una equivalencia entre puntos de carga con potencias igual o inferior a 7 kW con puntos de carga de igual o más de 50kW. En un aparcamiento de acceso público no adscrito a un edificio, seguramente es más interesante para el usuario del vehículo como para la empresa gestora del punto de carga rápido de 50kW o más cada 100 plazas que 3 puntos de carga de 7kW.

9. Valore las regulaciones relativas a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de propiedad privada como estaciones de servicio, aparcamientos y edificios no residenciales, incluyendo las referidas a obligaciones de instalación en determinados lugares (máximo 500 palabras).

En la dinámica competitiva del mercado, la apertura o cierre de la red de puntos de carga de los CPO integrados verticalmente como eMSP es relevante. Una infraestructura grande y de calidad aporta un valor significativo a una plataforma de eMSP. Los eMSP integrados verticalmente, con una infraestructura de recarga extensa, tienen a priori una posición ventajosa en el mercado de las suscripciones a servicios de movilidad eléctrica porque tienen la capacidad de decidir estratégicamente a qué eMSP ceder su infraestructura mediante acuerdos de interoperabilidad. Los CPO con poder de mercado tienen la capacidad de cerrar la infraestructura de recarga a algunos eMSP, según sus intereses o bien imponer condiciones de acceso desventajosas a esta infraestructura, extendiendo el eventual poder de mercado como CPO en el mercado de las suscripciones a servicios de movilidad eléctrica.

10. Valore si, a su juicio, los acuerdos entre agentes privados relacionados con el acceso a ubicaciones para puntos de recarga en espacios privados (hoteles, centros comerciales, estaciones de servicio, etc.) pueden introducir restricciones injustificadas o desproporcionadas que limiten la competencia (máximo 500 palabras).

11. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).

Según la información que recibimos de algunos operadores, parece que se incumplen los plazos relacionados con las actuaciones de la empresa distribuidora. Los operadores explican que, en ocasiones, le espera a que la empresa distribuidora consiga los permisos correspondientes y ejecute los trabajos necesarios para conectar la instalación a la red eléctrica, puede suponer meses de retraso, especialmente por las estaciones de recarga súper rápida con conexiones en media tensión.

Por otro lado, algunos operadores también advierten que no existe información pública sobre el estado de la red de distribución, las opciones de conexión a red y las potencias disponibles en diferentes zonas. Obtener esta información comporta la apertura de expedientes, lo que dificulta la estrategia de expansión de los puntos de recarga.

Se debería valorar que información de la red de distribución se podría publicar para facilitar las estrategias y el despliegue de puntos de carga por parte de los actores del mercado.

12. Valore el proceso de conexión a la red eléctrica con la potencia deseada, indicando si a su juicio existen barreras o dificultades injustificadas o desproporcionadas a nivel regulatorio, administrativo o en la relación y trámites con las distribuidoras de electricidad (máximo 500 palabras).

13. Indique si, a su juicio, las reglas actuales sobre acceso y conexión a las redes de electricidad fomentan un reparto adecuado de la capacidad disponible entre todos los operadores interesados en instalar puntos de recarga (máximo 500 palabras).

Un aspecto problemático en términos de competencia son las conductas unilaterales de exclusión. Éstas pueden surgir de la integración vertical entre CPO y eMSP, así como si los CPO o eMSP se integran con otros operadores de la cadena de valor, como por ejemplo, distribuidoras de energía eléctrica, fabricantes de vehículos eléctricos, cadenas de gasolineras o autoridad locales. Aunque las integraciones pueden ser beneficiosas en términos de eficiencia, también pueden acarrear riesgos de denegación de acceso a proveedores o clientes.

14. En relación con los acuerdos entre operadores, comercializadoras de energía, etc., para el suministro de electricidad al punto de recarga, indique si, a su juicio, existe algún aspecto con potencial para restringir la competencia de forma injustificada o desproporcionada, y valore la posibilidad de adquirir electricidad directamente en el mercado de producción (sin adquirirla a una comercializadora) o participar en los mecanismos de flexibilidad del mercado (máximo 500 palabras).

15. Valore el sistema de reparto de costes de adaptación de la red de distribución eléctrica y los plazos de adaptación de la red (máximo 500 palabras).

16. Valore si, a su juicio, existen diferencias relevantes entre diferentes partes del territorio español o entre diferentes gestores de redes en cuanto al acceso y conexión a las redes de electricidad (máximo 500 palabras).

17. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).

Es importante dar de alta el geoportal de información de las estaciones de carga en España lo más pronto posible. La información disponible actualmente es insuficiente y depende de actores privados (eMSP) que han aglutinado por sus intereses, información de más proveedores. Actualmente nadie tiene la información completa del mapa de puntos de carga por temas de competencia entre los propios eMSP. Además, sería necesario desde el punto de vista de los usuarios, de disponer de la información actualizada sobre el estado del punto de carga: fuera de servicio, libre o cargando.

18. Valore la accesibilidad y calidad de la información sobre la localización y disponibilidad de los puntos de recarga. Indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto (máximo 500 palabras).

Estamos en un mercado incipiente y hay poca competencia y demasiados monopolios locales. Según un análisis de concentración mediante el cálculo del índice Herfindahl-Hirschman realizado por ACCO, en Cataluña se observa cómo en las áreas urbanas más pobladas tiende a existir un grado de concentración de mercado más bajo. Este es un resultado esperable, dado que los sitios con mayor demanda potencial del servicio de recarga son más atractivos por la entrada de múltiples operadores. Por otra parte, se observa un elevado número de municipios, donde el grado de concentración es elevado (el IHH supera el 0,25) y, de hecho, en unos 175 casos sólo existe un operador (monopolio municipal). Este hecho puede responder a que el despliegue de este mercado es incipiente con una baja demanda y, consecuentemente, los beneficios económicos de esta actividad son limitados. En algunos casos, la iniciativa de la instalación de PDR convencional procede de los gobiernos locales. Es más, existen al menos 25 municipios en los que la única infraestructura de recarga es de titularidad pública

19. Valore el grado de competencia en el sector de la prestación de servicios de recarga para vehículos eléctricos (en su caso, indique los segmentos del mercado o las actividades concretas que estén sujetos a problemas de competencia) (máximo 500 palabras).

20. Valore la existencia de obstáculos técnicos para la utilización de cualquier punto de recarga por parte de cualquier tipo de vehículo eléctrico. En su caso, especifique los obstáculos e indique cómo se podría mejorar en este aspecto. Indique, además, si a su juicio, estos obstáculos técnicos afectan de forma diferente a los puntos de recarga según su localización o potencia (máximo 500 palabras).

21. Valore cuáles son los elementos y costes principales para la instalación, puesta en funcionamiento y mantenimiento de los puntos de recarga para vehículo eléctrico, indicando si, a su juicio, algunos suponen una barrera injustificada o desproporcionada para ejercer dicha actividad. En particular, indique si, a su juicio, existen diferencias relevantes en este sentido en función de la localización o potencia de los puntos (máximo 500 palabras).

Según algunos eMSP, la principal dificultad para integrar PDR de acceso público de terceros mediante acuerdos bilaterales de interoperabilidad es la negativa de algunos CPO a compartir su acceso. Por otro lado, algunos eMSP consideran que la opción de integrar a los PDR mediante un proveedor de itinerancia es limitada, ya que no todos los operadores ponen su infraestructura de recarga a disposición de las plataformas. Por otro lado, hay CPO que en lugar de negar el acceso a su infraestructura a otros eMSP, permiten esta integración pero en unas condiciones económicas muy desfavorables. Estas condiciones provocan que el usuario pague un precio considerablemente mayor si accede a través del APP del eMSP independiente, que si accede directamente a través del APP del MSP integrado con el CPO.

22. Valore si existen obstáculos injustificados o desproporcionados para la prestación de servicios de recarga como empresa proveedora de servicios para la movilidad eléctrica (e-Mobility Service Provider, EMSP) sin ser titular de la infraestructura de recarga (máximo 500 palabras).

23. Valore si existen dificultades injustificadas o desproporcionadas relacionadas con el uso de puntos de recarga operados por diferentes empresas respecto, por ejemplo, a la transparencia en condiciones del servicio, necesidad de aplicaciones o cuentas de usuario, etc. (máximo 500 palabras).

24. Valore los procedimientos de pago en los puntos de recarga, en particular si existen obstáculos injustificados o desproporcionados relacionados con la interoperabilidad de los medios de pago. En su caso, indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto (máximo 500 palabras).

25. Valore la transparencia de las tarifas aplicadas en los puntos de recarga, en particular si resulta sencillo comparar entre los precios de diferentes operadores. En su caso, indique cómo se podría mejorar en este aspecto. (máximo 500 palabras).

26. Explique y valore las estrategias de discriminación en tarifas o condiciones del servicio según el medio de pago, app o plataforma empleado por el usuario (máximo 500 palabras).

La dinámica competitiva de este mercado, la apertura o cierre de la red de PDR de los principales CPO integrados verticalmente como eMSP es relevante. Una infraestructura dimensionada y de calidad aporta un valor significativo a una plataforma de eMSP. Los eMSP integrados verticalmente, con una infraestructura de recarga extensa, tienen a priori una posición ventajosa en el mercado de las suscripciones a servicios de movilidad eléctrica porque tienen la capacidad de decidir estratégicamente a qué eMSP competidores ceder su infraestructura mediante acuerdos de interoperabilidad. Es decir, que los CPO con poder de mercado tienen la capacidad de cerrar la infraestructura de recarga a eMSP competidores o imponer condiciones de acceso desventajosas a esta infraestructura, extendiendo el eventual poder de mercado como CPO en el mercado de las suscripciones a servicios de movilidad eléctrica.

27. Valore si las estrategias comerciales de los proveedores de servicios de recarga eléctrica pueden contener elementos que supongan una barrera desproporcionada o injustificada a la competencia, tanto en el caso de la recarga en puntos de acceso público como para los puntos de acceso privado situados en hogares, centros de trabajo, etc. (máximo 500 palabras).

28. Indique si, a su juicio, existen dificultades injustificadas o desproporcionadas para el uso de puntos de recarga por parte de usuarios de vehículos eléctricos procedentes de otros países (máximo 500 palabras).

29. En relación con los puntos de recarga de acceso privado, valore la facilidad de cambio entre diferentes proveedores de energía eléctrica una vez el punto de recarga está ya en funcionamiento (máximo 500 palabras).

Hay una falta de transparencia en los precios del servicio de recarga y en otras informaciones relevantes, lo que dificulta a los usuarios la elección del operador más adecuado teniendo en cuenta el coste del servicio. Por ejemplo, es fácil observar que puede ser difícil y frustrante encontrar y acceder a PDR que funcionen, y comparar los costes y pagar por la recarga; los usuarios de vehículos eléctricos tienen dificultades para acceder a la información sobre los precios de la carga "ad hoc" de los operadores existentes para aprovechar las ofertas. Los usuarios deben tener acceso a los precios y otras informaciones , como por ejemplo el estado de funcionamiento y de empleo de los PDR, a través de una unidad de transparencia del mercado similar al existente por las gasolineras.

30. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).