



Madrid, 2 de octubre de 2023

Asunto: *Consulta de Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico*
Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)
(dp.estudios@cnmc.es)

Estimados Señores,

El Ministerio de Defensa, a través de la Dirección General de Infraestructura, como órgano directivo encargado de proponer, definir y desarrollar la política energética del departamento, está activamente comprometido en fomentar alternativas energéticas y tecnologías que optimicen los recursos energéticos y reduzcan las emisiones, así como fomentar iniciativas que promuevan la descarbonización y el uso de energías limpias.

Una de estas iniciativas es la adquisición de vehículos eléctricos. Por ello, y con el fin de asegurar la operatividad de los vehículos de forma eficiente, se está analizando la viabilidad de establecer un modelo de adquisición centralizada, a través de un acuerdo marco, que tenga por objeto el servicio de recarga de los vehículos eléctricos del Ministerio de Defensa en la infraestructura pública, principalmente en vías interurbanas.

En este sentido, además de realizar un análisis de las necesidades internas del departamento ministerial, se ha llevado a cabo un estudio sobre la legislación al efecto, situación del mercado, así como sobre la infraestructura de carga existente, distinguiendo el número de puntos de recarga y potencia. Para ello, entre otros, se han mantenido contactos preliminares con nueve de las principales empresas proveedoras de servicios para la movilidad eléctrica (EMSP).

Una vez realizado este primer análisis y en el marco de la consulta pública de la CNMC sobre infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos, publicada el 10 de julio del 2023, analizado el cuestionario, y con el fin de aportar información que pudiera ser útil al estudio publicado, se ha considerado que desde el Ministerio de Defensa se puede colaborar mediante la respuesta a algunas de las preguntas planteadas en el *Bloque III: funcionamiento del mercado y prácticas comerciales* de manera que, si así se considera adecuado por parte de la CNMC, se puedan tener en cuenta para el estudio.

La información aportada en este escrito se considera que no es confidencial y, por tanto, se puede hacer el uso que se requiera permitiendo hacer mención expresa al Ministerio de Defensa.

Como se ha indicado, a partir del estudio llevado a cabo, a continuación se describen los principales retos que se han identificado al objeto de poder preparar, licitar y gestionar un posible acuerdo marco (y sus correspondientes contratos basados) que tenga por objeto el servicio de recarga de vehículos eléctricos.

1. La accesibilidad y calidad de la información sobre la localización, disponibilidad (operatividad), características y precios de los puntos de recarga en territorio nacional es muy limitada.

Al objeto de preparar una licitación, no poder disponer de una visión general sobre la situación actual de puntos instalados y operativos (de la información obtenida de las empresas, se ha indicado que existen muchos puntos instalados pero no operativos) impide asegurar que exista la implementación y capilaridad necesaria, principalmente en las principales autopistas y autovías. Asimismo, dificulta la verificación, comprobación y la valoración de ofertas, siendo la única opción utilizar un esquema de declaraciones responsables, con el riesgo que ello implica si, finalmente, lo informado por el licitador no se corresponde con la realidad. Asimismo, esta limitación de información va a dificultar en gran medida llevar un control y seguimiento preciso de la información proporcionada durante la ejecución.

2. La información sobre los acuerdos de interoperabilidad es opaca. Tras las reuniones mantenidas con las principales EMSP, ninguna ha considerado viable proporcionarnos los acuerdos de interoperabilidad que tienen vigentes ni su duración.

Teniendo en cuenta los objetivos perseguidos por el Ministerio de Defensa, no disponer de la información de los acuerdos de interoperabilidad dificulta dimensionar y adecuar la licitación a la situación real del mercado. Asimismo, dificulta en gran medida realizar una correcta valoración de las ofertas presentadas y, posteriormente, asegurar un correcto control y ejecución del acuerdo marco y sus contratos basados.

Por otro lado, en este ámbito de la interoperabilidad, tras los contactos efectuados con los principales EMSP, dichos operadores han indicado que, si bien para los puntos “propios” (en los que la empresa proveedora de servicios es la misma -o del mismo grupo- que el operador del punto de recarga) pueden establecer un modelo de precios para un “contrato”, en el caso de los acuerdos de interoperabilidad, no pueden aplicar ningún modelo predefinido, siendo el único esquema posible el de aplicar una prima al precio “en poste”. Por tanto, y también relacionado con la limitada información existente, impide un correcto control durante la ejecución del contrato.

3. El esquema de costes y, consecuentemente, precios y tarifas aplicadas en los puntos de recarga no son transparentes. Asimismo, se desconoce la frecuencia y criterios empleados para la actualización de precios.

Al objeto de preparar de forma adecuada el presupuesto de una licitación y, posteriormente, asegurar un esquema de establecimiento del precio adecuado, esta opacidad impide definir modelos adaptados al mercado. Sería muy útil disponer, al igual que sucede en otros sectores (electricidad, combustibles, etc.) disponer de informes de evolución de precios en el mercado, escandallos de costes, etc.

4. Cada EMSP dispone de su propia “aplicación” en la que además de encontrarse la información sobre la localización, la disponibilidad y el precio de recarga, dicha aplicación es la plataforma que, de forma general, se debe utilizar como medio de pago.

Este sistema medio de pago a través de una aplicación limita en gran medida para la Administración la ejecución de un expediente de este tipo, ya que requiere asegurar que, para cada uno de los vehículos, se dispone de telefonía móvil asociada cuyo titular y gestión sea de la propia Administración, algo que se considera inviable. Existen proveedores para los que, como medio de pago alternativo, se podría facilitar el suministro y uso de tarjetas Radio Frecuencia (RFID). No obstante, se desconoce en gran medida si este medio de pago está implantado de forma generalizada. Este aspecto está relacionado con lo descrito en el primer punto, la limitación en la información del parque de cargadores.

Quedamos a su disposición a través del el Área de Eficiencia Energética de la Subdirección General de Planificación y Medio Ambiente de la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Defensa, cuyo personal atenderá cualquier consulta o solicitud a través de los siguientes puntos de contacto (POC):

Coronel Angel Manuel Monteagudo Pousa (amonteagudo@fn.mde.es)

Teniente Coronel Manuel Francisco Arribas Tiestos (marrtie@oc.mde.es)