

29/09/2023 19:33

Created

Asociación empresarial

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

AEDIVE, Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica

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)?

<p>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).</p>	<p>La ubicación juega un papel clave a la hora de definir la tipología de cargador a desplegar. En función de la ubicación, es necesario instalar una tipología de tecnología de recarga u otra, atendiendo siempre al uso al que va a ser destinado por el usuario final.</p> <p>En un entorno urbano, por regla general, se despliega un mix de tecnología de carga rápida y semi rápida, ofreciendo al usuario final un abanico de posibilidades para ajustarse a su necesidad de recarga. La recarga en corriente alterna no podrá llegar a ser conveniente para la mayoría de los usuarios a menos que en algún momento haya puntos de recarga en todas las calles y puedan recargar por la noche durante varias horas. Debe recordarse que gran parte de los ciudadanos (más del 65%) no disponen de plaza de garaje propia. En corriente continua, se complementaría dejando en manos del usuario la decisión de cuál le conviene en función del tiempo de recarga, precio y cuidado de la batería. En entornos interurbanos, la tecnología predominante es la carga ultrarrápida y rápida, ofreciendo al usuario final una recarga en el menor tiempo posible, asemejándolo a lo que sería una recarga de combustible. También, debería complementarse con una dotación mínima disponible para usuarios que realicen viajes interurbanos de corta duración.</p> <p>También, es importante el tráfico de vehículos que acceden a la ubicación, según la cual se dimensiona la isla de energía para poder ofrecer el servicio de recarga a todos los usuarios. El acceso pegado a una autopista o que para acceder a una ubicación en una ciudad no haya que pagar parking, son factores que van a hacer que la ocupación de ese equipo sea mayor.</p> <p>Una de las principales ventajas de desplegar tecnología ultra rápida es que ofrece un servicio de recarga de calidad al usuario final, permitiéndole recargar su batería en un tiempo inferior a 30 minutos. Esta tecnología de recarga llega a más usuarios, y ofrece más recargas en el mismo periodo de tiempo. La recarga rápida alcanza potencias de 350 kW, dejando la instalación preparada para potencias mayores. Los vehículos eléctricos cada vez son más capaces de cargar a potencias por encima de los 200 kW y los fabricantes siguen trabajando para tener potencias incluso más elevadas con el fin que el proceso de recarga en largos recorridos pueda llegar a ser equivalente en tiempo al de repostar combustible.</p> <p>Desde el punto de vista competitivo, una ubicación de libre acceso y 24/7, con alto tráfico de vehículos eléctricos, permite rentabilizar las inversiones y repotenciar o ampliar la isla de energía, en base a los datos de uso de los cargadores. Por lo tanto, tener presencia en este tipo de ubicaciones es esencial.</p>
<p>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).</p>	<p>Como alternativa a los concursos públicos, para acortar los tiempos de la instalación se debería estudiar e impulsar: la adjudicación directa como procedimiento de adjudicación de la concesión en vías urbanas,; y, una ordenanza marco que establezca unas condiciones específicas sobre plazos, tasas y criterios para otorgar los permisos administrativos necesarios. La empresa que muestre interés en instalar en una zona y cumpla con la ordenanza marco recibirá la autorización (con o sin exclusividad).</p> <p>Respecto a los concursos públicos existen barreras en diseño y funcionamiento de los procedimientos administrativos competitivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desde el punto de vista administrativo, existen limitaciones que permiten a las empresas participar en los concursos; algunos ejemplos son el límite de subcontratación, la obligatoriedad de tener recursos específicos en obra, obligatoriedad de categoría de empresas. No es lícito exigir como condición ser empresa comercializadora de electricidad, algo que se ha producido en ciertos concursos. Esta exigencia es contraria a la normativa europea y afecta a muchas empresas operadoras de puntos de recarga que no cuentan con el respaldo de una comercializadora. • También existen muchos pliegos que no se ajustan a las necesidades del mercado, haciendo de ello que las inversiones sean muy difíciles de rentabilizar para el operador. • El establecimiento de una red de recarga de vehículos eléctricos debe ser considerada de interés público general, la tramitación debería efectuarse por la vía de urgencia, de conformidad con lo previsto en el artículo 33 de la Ley 39/2015. • La solución técnica aportada debe representar uno de los principales criterios objeto de valoración. • El canon concesional debería estar compuesto por: (i) un importe fijo (menor, que no represente una penalización excesiva especialmente en los primeros años, en que la actividad puede ser menor) y (ii) una cuantía variable (más relevante) en función de la actividad de recarga. • Los pliegos deben garantizar que no se excluya ninguna tecnología de recarga la definición de punto de recarga se debe adoptar de acuerdo con el Reglamento AFIR publicado el 22 de septiembre de 2023. <p>Es necesario homogeneizar documentos y formatos solicitados en las diferentes administraciones para agilizar el tiempo de preparación de la documentación requerida.</p> <p>En cuanto a plazos, dado que estos concursos tienen mucha competencia, los plazos de resolución se alargan mucho en el tiempo. Otro punto para destacar es la habilidad ofimática necesaria para presentar dichos concursos. De manera general, la presentación de estas ofertas se ve limitada a una presentación telemática, incurriendo en ocasiones en fallos de la aplicación o falta de claridad del proceso. La estandarización de la presentación de la documentación es necesaria para facilitar el proceso de presentación de ofertas.</p>

<p>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).</p>	<p>El despliegue de puntos de recarga en vía pública comienza con la obtención de la concesión administrativa del suelo, donde se instalarán los cargadores. El procedimiento más seguido por las administraciones locales es la concesión demanial, un procedimiento con una tramitación larga y poco flexible. Esta concesión se suele conceder a través de licitaciones o concursos públicos los cuales conllevan plazos muy prolongados, que no permiten poner en funcionamiento los equipos ya instalados, que en la mayoría de las veces quedan desactualizados desde el momento en el que se empieza a trabajar en ellos hasta que se hace pública.</p> <p>Además, de impedir que se puedan ligar los procesos de instalación con los plazos de garantía. En un mercado tan dinámico y cambiante como es el de puntos de recarga, redactar unos pliegos acordes al mercado es vital para ofrecer un servicio de recarga de calidad y permitir a los operadores rentabilizar sus inversiones.</p> <p>Sería recomendable que la infraestructura de recarga se regule como lo hacen otras actuaciones privadas y de negocio sobre la vía pública (ej un kiosko de helados).</p> <p>El siguiente paso importante consiste en la gestión de los permisos y la ejecución de la obra que permita la instalación de puntos de recarga. La modificación introducida por el artículo 3 del Real Decreto-ley 29/2021 ha sido muy positiva. No obstante, la aplicación por parte de los ayuntamientos es desigual y hay muchos ayuntamientos que, por desconocimiento o falta de información, no admiten la declaración responsable y siguen exigiendo la tramitación de las licencias de obras por la vía ordinaria. Este hecho genera conflictos, retrasos innecesarios y obstáculos a la aplicación del artículo 17 de la Ley 20/2013 de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM).</p> <p>De igual forma, la declaración responsable establecida por el Real Decreto-ley 29/2021 es de aplicación únicamente a la infraestructura de recarga, lo cual no permite agilizar los plazos relativos a las licencias de obra relativas a las acometidas eléctricas necesarias. Todos los eslabones de la cadena de suministro de electricidad a infraestructura deben poder acogerse a la declaración responsable, incluida la infraestructura correspondiente a la distribuidora.</p> <p>Entendemos que debiera habilitarse un procedimiento por el cual, antes de sacar las licitaciones, o concesiones de estos espacios, este asunto debiera estar ya totalmente revisado por los ayuntamientos en cuestión, y se pudiera aplicar un régimen de concesión de permisos más ágil.</p> <p>En cuanto a la potencia, no hay que olvidar que en suministros superiores a 50 kW, la compañía distribuidora, tal y como indica la regulación puede determinar que la conexión se realice a la red de media tensión por ser la solución más eficiente para el sistema, implicando la necesidad de instalar un centro de seccionamiento y otro de transformación en vía pública, lo cual implica todavía mayores retrasos en la obtención de la licencia de obra, que adicionalmente puede implicar que el proyecto no sea viable.</p>
<p>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>	<p>En general, los trámites requeridos pueden variar durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público, en función de la localización del proyecto, llegando a haber más de una administración pública que debe emitir su autorización y existiendo descoordinación entre las mismas, que puede llevar entre otros a que unos permisos caduquen antes de que lleguen los siguientes puesto que las administraciones no tienen ningún plazo de respuesta.</p> <p>La solución consiste en una ventanilla única para todas las administraciones implicadas (ej. Francia), y un plazo máximo de respuesta con silencio administrativo positivo.</p> <p>Trámites asociados con las delegaciones de industria de las CCAA:</p> <p>El RDL 5/2023 eximió de la solicitud de autorización administrativa previa y de construcción a las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos inferiores a 3.000 kW. Sin embargo, depende de la interpretación CCAA.</p> <p>Para evitar diferentes interpretaciones, la Ley 24/2013 debería aclarar los elementos incluidos en la infraestructura de recarga que serían susceptibles de ser autorizados a través de la DR y que quedarían exentos de la autorización administrativa previa y autorización de construcción. En concreto, la definición de infraestructura de recarga debería incluir los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Línea de entronque y centro de seccionamiento • Centro de transformación de consumidor • Instalación de recarga de baja tensión • Infraestructura de la distribuidora para conectar los puntos de recarga a la red de distribución <p>Con carácter general cualquier punto de recarga que conlleve la ejecución de un Centro de transformación CT añade entre 9-12 meses de retraso, porque este CT requiere de aprobaciones de la Delegación General de Industria (DGI) de la CCAA en la que esté ubicado. Agilizaría el proceso que las DGI tengan preaprobados proyectos tipo de CT que estuvieran exentos de aprobación o que se admitiese la declaración responsable.</p> <p>Adicionalmente, una vez construidas las instalaciones conectadas en MT es necesario obtener el acta de puesta en marcha, para lo cual se debe entregar a la administración correspondiente el certificado final de obra emitido por la Dirección Facultativa, inspección favorable por el Organismo Colaborador de la Administración (OCA), boletín firmado por el instalador, y todas las mediciones que son prescriptivas por los reglamentos electrotécnicos vigente. El plazo de revisión de esta documentación y la emisión del acta de puesta en marcha puede demorarse más de seis meses. La infraestructura construida queda paralizada, sin poder conectarse a la red y sin entrar en servicio, degradándose con la exposición a los agentes atmosféricos y generando mala imagen al propietario.</p> <p>Debería habilitarse un procedimiento de emisión de la autorización para la puesta en marcha más ágil, que no superase el mes, bien a través de las propias OCAs o de otro tipo de organizaciones que verificasen que la documentación es correcta y habilitase la conexión y puesta en marcha.</p>

4. (Cont.)

;Guía de bomberos de la Ciudad de Barcelona
Se ha emitido una guía de bomberos por la cual no se permiten puntos de recarga de más de 22 kW de acceso público que no estén localizados a cota cero. Y los de hasta 22 kW solo están permitidos en planta -1 obligando a la instalación de protección activa y pasiva que inviabilizan económicamente el proyecto.
Puesto que el propio Ayuntamiento cuenta con una red de recarga rápida propia, y hay poca disponibilidad de suelo de acceso público, a coste cero, se considera que esta medida limita la libre competencia favoreciendo su red, y además, impide el despliegue de un mayor número de puntos de acceso público a disposición del ciudadano.
Permisos de carreteras: el plazo desde que transcurre la presentación de la solicitud del permiso y la concesión del mismo puede demorarse más de un año. Tanto para carreteras de titularidad estatal como autonómicas, el trámite es muy largo y los requisitos demasiado exigentes. Unido a lo anterior, no se facilita el seguimiento de los expedientes, de manera que se hace imposible la gestión de cada uno de ellos por la falta de información.
Permisos hidrográficos: El trámite con las Confederaciones Hidrográficas, nuevamente es muy largo. Expedientes sin cerrar desde hace 8 meses.

;Trámites asociados a los Ayuntamientos
Como se ha mencionado anteriormente el RDL 29/2021 eliminó de la exigencia de licencia previa de obra a puntos de recarga, sustituyéndola por declaración responsable. Sin embargo, el alcance de los elementos incorporados en las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos depende de la interpretación de cada Ayuntamiento, ya que se puede considerar infraestructura de recarga solo a la instalación en baja tensión, o bien todos los elementos eléctricos asociados.
Al igual que hemos detallado en los trámites asociados con las delegaciones de industria, se aplicaría que la Ley 24/2013 debería aclarar los elementos incluidos en la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico y los elementos que se deberían incluir en la definición de infraestructura de recarga.
De los 8.132 municipios que hay en España, más de 6.000 no tienen un técnico de movilidad con conocimientos de electromovilidad. Por lo que muchas veces no conocen la normativa del sector, y es posible que por ese motivo aún se pide la licencia o autorización previa de obra en vez de la declaración responsable cuando se va a instalar un punto de recarga. Sería conveniente realizar formaciones para dar a conocer la normativa del sector a través del IDAE o de la FEMP e incluso de la propia AEDIVE.

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).

El proceso de puesta en marcha de un punto de recarga en espacio privativo, que no tuviera potencia eléctrica excedentaria, requiere de largos trámites con la compañía distribuidora, que, si bien tiene plazos tasados para enviar la oferta técnico-económica, a su vez tienen problemas de licencias con los ayuntamientos, como se ha respondido en la pregunta 4, que justifican retrasos de las obras de refuerzo y de extensión si es el caso.
Además, en muchas ocasiones el coste que supone el proyecto de legalización de la infraestructura eléctrica hace que se minimice el número de equipo, y que se baje la potencia de los mismos, en ambos casos o directamente hace que sea un coste inesperado y que el proyecto no siga adelante.
Desde la administración se podría valorar que siempre que se justifique el haber seguido la ITC BT 52 (como una declaración responsable), se podría evitar la legalización (en muchos otros países no se requiere).

<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>Como se ha señalado anteriormente, en el caso de instalaciones conectadas en MT es necesario obtener el acta de puesta en marcha, antes de su puesta en funcionamiento, para lo cual se debe entregar a la administración correspondiente el certificado final de obra emitido por la Dirección Facultativa, inspección favorable por el Organismo Colaborador de la Administración (OCA), boletín firmado por el instalador, y todas las mediciones que son prescriptivas por los reglamentos electrotécnicos vigente. El plazo de revisión de esta documentación y la emisión del acta de puesta en marcha puede demorarse más de seis meses. La infraestructura construida queda paralizada, sin poder conectarse a la red y sin entrar en servicio, degradándose con la exposición a los agentes atmosféricos y generando mala imagen al propietario. Debería habilitarse un procedimiento de emisión de la autorización para la puesta en marcha más ágil, que no superase un mes, bien a través de las propias OCAs o de otro tipo de organizaciones que verificasen que la documentación es correcta y habilitase la conexión y puesta en marcha.</p>
<p>7. Valore la regulación, trámites y requisitos para la creación y puesta en funcionamiento de electrolineras 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).</p>	<p>En lo que respecta al procedimiento de autorización para realizar obras o instalaciones en las zonas de protección de las carreteras estatales, se considera necesaria la equiparación de las estaciones de recarga de acceso público a las estaciones de servicio a efectos de esta normativa de carreteras, al objeto de incentivar el despliegue de infraestructura de recarga en autopistas y autovías de la Red General de Carreteras del Estado.</p> <p>Para esta equiparación, sería necesario modificar el artículo 92.1 del Reglamento General de Carreteras que establece una excepción al procedimiento de otorgamiento de autorizaciones en las zonas de protección de las carreteras estatales para las estaciones de servicio, que se debería hacer extensivo a las estaciones de recarga públicas.</p> <p>Otro de los principales obstáculos suele ser el no disponer de red eléctrica cercana, lo cual inviabiliza el despliegue. Por ese motivo, debería dimensionarse la red de recarga en las principales vías para poder cubrir las necesidades de recarga de un conductor de vehículo eléctrico, especialmente en las operaciones de salida.</p> <p>Adicionalmente a esto, la baja utilización que tienen los puntos de recarga en esta fase inicial de anticipo de inversión, que es necesaria, imposibilita su amortización y rentabilidad. Por este motivo, es necesario valorar si los actuales incentivos para la instalación de puntos de recarga son suficientes o si es necesaria adaptar nuevas medidas. Sólo así podrá generalizarse el despliegue del vehículo eléctrico con la rapidez que se requiere.</p> <p>Por otro lado, su instalación en puntos en los que ya existe la capacidad podría tener un coste muy reducido. En este sentido, los parques renovables ubicados al lado de las vías principales podrían suponer una alternativa, pues ya disponen de una capacidad generalmente suficiente para dar potencia a muchos puntos de recarga simultáneamente. No obstante, es necesario realizar un análisis normativo sobre cómo se podría materializar esta propuesta, ya que los titulares de las instalaciones renovables y de puntos de recarga podrían no coincidir.</p>

<p>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).</p>	<p>Las ayudas al plan Moves III son extremadamente complejas de solicitar tanto en B2B como en B2C. tardan mucho en llegar al promotor de la infraestructura, casi dos años después de realizar la inversión.</p> <p>Por otro lado, MOVES III finaliza este año, es necesario seguir fomentando la compra para evitar un parón en las matriculaciones. Para simplificar y agilizar el reparto de las ayudas, debería de estar centralizado con los mismos criterios y procedimientos a la hora de pedir la ayuda independientemente de la Comunidad Autónoma. Además, merece mención especial lo negativo que supone que el pago de las mismas se lleve a cabo meses o incluso años y que tengan repercusión en el cálculo del impuesto de la renta a nivel particular.</p> <p>Además, debe configurarse un mecanismo de ayuda a la instalación de infraestructura de recarga de acceso público interurbana en la vía pública de alta potencia, con especial atención a las zonas sombra. Este mecanismo deberá cubrir tanto a la instalación de la infraestructura como los costes de operación, al menos mientras éstas no sean rentables.</p> <p>Para futuros planes de ayuda a la instalación de infraestructura de recarga eléctrica deberá plantearse la exención en IRPF de las subvenciones ligadas a la movilidad sostenible, así como la deducibilidad en el IRPF del gasto en la compra de infraestructuras de recarga, o la deducción en el Impuesto de Sociedades y/o del IVA (y otros impuestos). De esta forma, la ayuda es directa e inmediata en el momento de la adquisición del punto de recarga.</p> <p>Si bien es cierto que el Real Decreto-ley 5/2023 establece una deducción del 15% en el IRPF en la compra de infraestructura de recarga, esta es una medida temporal, que finaliza en 2024, y debería ser ampliada de manera indefinida.</p>
<p>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).</p>	<p>El Real Decreto-ley 29/2021 establece una dotación mínima de puntos de recarga pero, no se detallan unas condiciones mínimas ni de potencias ni de accesibilidad. Esto deriva en que se pueda interpretar que con un enchufe común (Schuko) se cumple con la exigencia. Tampoco se define un régimen sancionador ni el organismo responsable de su cumplimiento.</p> <p>Las regulaciones y requerimientos relativos a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de propiedad privada presentan el mismo grado de dificultad en el proceso de tramitación y de obtención de las ayudas.</p> <p>Hay que tener en cuenta la peculiaridad de la regulación en materia antiincendios en aparcamientos subterráneos de ciertos municipios, como el de Barcelona, suponen, de facto, un impedimento para su instalación.</p> <p>En algunos municipios, el planeamiento urbanístico es muy restrictivo en cuanto a los espacios aptos para la instalación de infraestructura de recarga. A modo de ejemplo, en Barcelona, el Plan especial urbanístico para la implantación de instalaciones de suministro para vehículos a motor en la ciudad de Barcelona, limita excesiva e injustificadamente los espacios donde se puede instalar estaciones de intercambio de baterías.</p> <p>Por último, señalar, que se valora muy positivamente la posibilidad que se incorpora en la versión del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión, que acaba de ser sometida a consulta pública, donde el punto 1.3 de la ITC-BT-11 abre la posibilidad de instalar acometidas adicionales para la instalación de infraestructura de recarga eléctrica, en edificios donde ya existe una acometida previa.</p>

Los acuerdos con los agentes privados son los que soportan el 90% de los puntos de recarga desplegados hoy en día. Una de las principales premisas a la hora de desplegar puntos de recarga en suelo privado es el acceso a la ubicación, priorizando ubicaciones de libre acceso y 24/7. Bien es cierto que en las grandes ciudades donde el espacio privado es limitado, se tiene que optar por ubicaciones de pago (aparcamientos, hoteles...) para poder desplegar infraestructura de recarga. Este punto suele ser un motivo de rechazo en el cliente final, buscando ubicaciones que sean de libre acceso. Para poder dar solución a este problema, es necesario que se habiliten ubicaciones en vía pública por parte de la administración.

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).

Es necesario que desde el Gobierno se lleven a cabo las medidas necesarias para armonizar los trámites a nivel autonómico y local para una mayor agilidad en la tramitación de los puntos de recarga, y que estos trámites se realicen a través de una ventanilla única, como se ha propuesto en las preguntas 4 y 5.
Por último, en todos los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU), se debería reflejar adecuadamente la actividad de recarga.

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

<p>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).</p>	<p>Existen problemas en el proceso de solicitud de potencia disponible. La administración debería de regular un tiempo máximo para la gestión de las solicitudes de petición de potencia disponible. Las sanciones deberían ser ejemplares en caso de no cumplir con los tiempos. A mayor potencia mayor prioridad. La publicación del Real Decreto 1183/2020 ha supuesto un avance en la digitalización de los procedimientos permitiendo la trazabilidad y el acceso a la información de expedientes, a través de plataformas webs de las distribuidoras. Sin embargo, aspectos administrativos que suponen una dificultad a la hora de tramitar la puesta en servicio de PR.</p> <p>En los trámites relacionados con la compañía distribuidora, se debería conocer de antemano un mapa de potencias, como recoge el borrador de Circular de la CNMC de acceso y conexión de la demanda, que permitiera poder conocer la potencia disponible antes de hacer ningún trámite, con lo que se agilizaría el proceso.</p> <p>En ocasiones es necesario realizar varias revisiones porque la solución aportada inicialmente no es la óptima.</p> <p>En relación con la solicitud de condiciones de conexión recogido en el artículo 13, apartado 2º b), del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, solicitamos que se regule de la misma manera el resto de los procedimientos. En este sentido, habría que regular:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiempo máximo de respuesta de aceptación de proyecto de extensión y/o refuerzo de red de Distribución a cargo del solicitante (30 días hábiles) • Tiempo máximo de respuesta de aceptación a un proyecto ya revisado por Distribución que ha sido rechazado y objeto de puntos de mejora (10 días hábiles) • Tiempo máximo para la realización de la acometida, una vez obtenidos todas las autorizaciones y permisos pertinentes (30 días hábiles) <p>Así mismo, una vez obtenidas todas las autorizaciones y permisos pertinentes, y previa a la acometida, se debería permitir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizar la revisión de instalaciones de enlace, con el fin de habilitar la contratación de Accesos de Terceros a la Red (ATR). • Admitir a trámite la solicitud de ATR, con el fin de permitir la energización de las instalaciones en el momento de realización de la acometida. <p>Actualmente la energización de un suministro puede llegar a superar 1 mes desde la acometida, consideramos que dado que es una tramitación documental y contractual pueda realizarse en paralelo. Los gestores de la red deberían disponer de una plataforma web para la tramitación íntegra de los expedientes de acceso y conexión.</p> <p>Cuando se finaliza una instalación conectada a media tensión, es preciso realizar la cesión a la compañía distribuidora del centro de seccionamiento y de la línea de extensión. Alguna distribuidora, introduce requisito de elevar a público el acuerdo, lo cual no está contemplado en ninguna ley, y además alarga el proceso.</p> <p>Cuando se finaliza una estación de recarga que precisa conexión a la red de distribución, que pueden llegar a tardar años en concederse. Mientras tanto la estación se degrada.</p> <p>Proponemos que, para los trabajos de conexión de la compañía distribuidora, se autorice por declaración responsable.</p>
<p>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).</p>	<p>Las reglas actuales suponen trabas a los operadores o promotores que solicitan la potencia al estar de forma generalizada ésta al límite de su disponibilidad, debiendo el operador asumir importantes sobre costes de ampliación y mejora de la red eléctrica.</p> <p>Las reglas del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica fomentan un reparto adecuado de la capacidad disponible.</p> <p>En cualquier caso, la propuesta de Circular de Acceso y Conexión de la demanda prevé, para una mayor eficiencia del sistema la capacidad de acceso flexible. Una vez que esté regulada será una herramienta muy eficaz de la que operadores de puntos de recarga se podrán beneficiar.</p> <p>Con una buena planificación de la red, los puntos de recarga pueden disponer de una potencia mínima asegurada, y una potencia flexible a mayores en función de la capacidad real de la red. Permitiendo así un máximo aprovechamiento del sistema.</p>

Cualquier acción que fomente que el precio de la recarga puede ser bajo será positivo para el impulso de la movilidad eléctrica con lo que esto sería un caso de éxito.

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).

Existen ubicaciones muy ligadas a la movilidad, como puede ser el entorno de carreteras, en las que no hay red eléctrica cercana. En la actualidad, el coste para la conexión de estaciones de recarga a la red de distribución debe ser asumido por completo por el interesado en la instalación de la estación de recarga, lo cual implica inversiones que no tendrían retorno.

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).

Existen procedimientos heterogéneos entre las diferentes compañías distribuidoras, lo que hace menos ágil la gestión, exige conocer (especializarse) en los requerimientos y procesos de cada empresa y, en otros casos, hacen incurrir en gastos sin saber si el nuevo suministro solicitado es viable o no, y retrasa el proyecto.

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).

En la actualidad, no existe ninguna fuente oficial y precisa en España sobre los puntos de recarga públicos existentes, su operatividad, sus características principales en términos de tipos de conectores y potencias, su disponibilidad y el precio de la electricidad, salvo las diferentes aplicaciones usadas por los MSP para comercializar sus servicios de recarga. La disponibilidad de información estática y dinámica sobre los puntos de recarga de acceso público, que debía estar disponible en el Punto de Acceso Nacional de la DGT en mayo de 2022, según lo establecido en la Ley 7/2021 de Cambio Climático, es prioritaria para poder planificar el despliegue de esta infraestructura de una manera eficiente y proporcionar información fiable, consolidada y precisa a los clientes que adquieren un vehículo electrificado. El MITECO está trabajando en un Geoportal donde se incorporaría toda la información sobre localización y características sobre puntos de recarga (en futuro cercano también con información en tiempo real). Es importante que la publicación de este Geoportal no se retrase.

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).

El grado de competencia es alto, el mercado de MSPs y CPO está muy atomizado. Sin embargo, no se tienen en cuenta en la definición de operador del punto de recarga, ni en la definición de empresa proveedora de servicios para la movilidad eléctrica del Real Decreto 184/2022, a las que la consulta hace referencia, el negocio Battery as a Service, que engloba fabricación, instalación, operación y mantenimiento de estaciones de intercambio de baterías. Si bien es una solución para la recarga de vehículos eléctricos, no encaja por su particularidad y genera una situación de desamparo legal.

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).

El principal obstáculo es que no todos los vehículos en el mercado tienen las mismas capacidades de carga, por lo que muchos no pueden cargar a la máxima potencia que ofrecen los cargadores. Este es un aspecto que muchos usuarios de vehículo eléctrico desconocen y que puede afectar negativamente en sus expectativas a la hora de cargar. Podría ser adecuado un trabajo conjunto de divulgación, tanto por parte de fabricantes de vehículos como CPO, para cada usuario pueda sacar la máxima potencialidad a su vehículo.

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).

Los costes principales de la instalación suelen ir ligados en primer término a la acometida y así como al término de potencia de los peajes y cargos mientras las horas de utilización de los puntos de recarga públicos son bajas. Por este motivo, es necesario prolongar las tarifas reguladas 3.0 TDVE y 6.1 TDVE dedicadas a la recarga pública de vehículo eléctrico más allá de 2025, ya que, todavía no se han cumplido los objetivos de penetración de VE. Por último, se podría extender la reducción del Impuesto Eléctrico en la energía utilizada para la recarga de VE, no solo en hogares, sino también en el caso de suministros dedicados al servicio en recarga pública.

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).

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).

Dada la falta de regulación al respecto la experiencia de usuario de la movilidad es vista desde fuera como algo complejo y carente de orden o control, lo que también puede desincentivar la compra de vehículo eléctrico.

Los usuarios y potenciales usuarios de vehículos eléctricos suelen tratarse de usuarios previamente digitalizados que tienen las aptitudes para poder descargarse aplicaciones y abrir cuentas que permitan el uso de puntos de recarga públicos.

En cualquier caso, personas que no utilizan habitualmente la tecnología asociada a las aplicaciones de los teléfonos pueden encontrar inicialmente alguna dificultad a la hora de acceder por primera vez a una recarga pública.

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).

La imposición de un sistema de pago puede suponer una barrera al encarecer la instalación y complicar la gestión. Sobre los métodos de pago que se han incluido en la última versión de la AFIR, que incorpora el pago directo con tarjetas de crédito, facilitará la recarga a usuarios de vehículos eléctricos sin necesidad de tener descargada ninguna aplicación.

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).

Hoy en día no hay una fuente que aglutine toda la información sobre precios de diferentes operadores de forma oficial. Por lo que para obtener los precios actualizados es necesario descargar la aplicación de cada CPO o MSP.
Como se ha comentado anteriormente, el MITECO está trabajando en un Geoportál donde se incorporaría toda la información sobre localización y características sobre puntos de recarga (en futuro cercano también con información en tiempo real).
Por otro lado, debe tenerse en cuenta que la última versión de la AFIR regula la forma en la que se debe presentar el precio.

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).

Cada CPO, de acuerdo con la calidad de su red de infraestructura de puntos de recarga, fija las tarifas en un escenario de libre competencia de acuerdo con el valor generado al usuario. El método de pago y la fidelización son parámetros condicionantes a la hora de dar el precio.

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).

Cualquier MPS que no disponga de infraestructura propia puede acudir a las plataformas de e-roaming donde los CPOs ponen a disposición de otros agentes su infraestructura bajo unas condiciones determinadas.

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).

La interoperabilidad con MSPs globales permite que extranjeros carguen a través de sus aplicaciones habituales en infraestructura de recarga de CPOs españoles.

Sin embargo, en alguna ocasión se ha presentado la imposibilidad de usar la aplicación con algunos operadores por no poder registrarse al no tener DNI español, con lo que se debería incluir dentro de los requisitos mínimos para evitar esta situación.

Además, muchos MSPs en España vienen de otros países europeos también. Por lo tanto, no debería encontrarse dificultades adicionales a las señaladas anteriormente.

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).

La facilidad de cambio entre diferentes proveedores de energía eléctrica una vez el punto de recarga está ya en funcionamiento, es la misma que para cualquier otro usuario.

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).

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