

29/09/2023 12:14

Created

Asociación empresarial

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

Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)

**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><b>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).</b></p>   | <p>Tanto la ubicación como la potencia son criterios determinantes y relevantes para la competitividad en la recarga de vehículos eléctricos, teniendo en cuenta que cada vez existe más oferta comercial de vehículos con potencias de carga superiores a los 200 kW.</p> <p>El acceso junto a una vía de alta capacidad, o que para acceder a un punto de recarga en una ciudad no sea necesario pagar el estacionamiento, son factores que propiciarían una mayor ocupación de los equipos de recarga. No puede basarse el sistema de puntos de recarga en un despliegue “carga en casa, carga en el trabajo”. Es necesario que se acelere el despliegue de infraestructuras, un despliegue de acceso en la vía pública que debe abarcar todo el territorio nacional. Los conceptos de ubicación y potencia suelen ir ligados al uso al que deben estar destinados, pudiendo determinarse de forma general la potencia con la relevancia de la vía o zona como aeropuertos, puertos y estaciones de autobuses y trenes. En términos generales la potencia instalada se debe ir reduciendo en función del tipo y uso de la vía/zona, pasando de mayor a menor necesidad de potencia cuanto más próximo esté a zona urbana.</p> <p>A modo de ejemplo los cargadores rápidos (excepto en casos muy concretos y específicos para uso de profesionales de servicios de movilidad), deberían ser instalados fundamentalmente en vías públicas principales, allí donde se produce el recorrido de viaje. También debería haber una dotación mínima disponibles para usuarios que realicen viajes interurbanos de corta duración. En contraposición, en zona urbana o periurbana la potencia puede disminuir hasta el punto en que en vía pública/zonas reguladas la potencia de carga debería ser de potencias mucho más reducidas para garantizar el tipo de desplazamientos más frecuentes en este ámbito. Sin embargo, estas potencias no deben ser demasiado bajas, puesto que en España, el 65% de los hogares no cuentan con aparcamiento privado, y no es posible tener un cargador por cada vehículo estacionado en la vía pública, necesitando tiempos relativamente cortos para las recargas, permitiendo que otros usuarios puedan usar los equipos.</p>   |
| <p><b>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).</b></p> | <p>En términos generales, se podrían considerar adecuados los procedimientos que siguen las diferentes administraciones para adjudicar estos contratos: existe suficiente claridad sobre la documentación requerida para que las ofertas sean admitidas, y transparencia a la hora de comunicar las adjudicaciones, puesto que se suelen publicar las actas de las diferentes reuniones que se realizan para la apertura de los sobres, así como los informes de valoración de los diferentes criterios, tanto objetivos como subjetivos.</p> <p>A pesar de ello, existen algunos aspectos que son susceptibles de mejora, como, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agilización de trámites administrativos.</li> </ul> <p>Es necesario agilizar los trámites administrativos y las subvenciones para la instalación, con el fin de acelerar el despliegue de las infraestructuras. El uso de la declaración responsable en todos los trámites agilizaría dicha instalación.</p> <p>Todos los eslabones de la cadena de suministro de electricidad a infraestructura de recarga de acceso público deben poder acogerse a la declaración responsable (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 para la infraestructura de recarga).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso de diferentes plataformas para presentar las ofertas.</li> </ul> <p>En general, las administraciones utilizan la Plataforma de Contratación del Sector Público (PCSP) para realizar los anuncios de las licitaciones, publicar los pliegos y presentar las ofertas; pero hay algunas administraciones –ayuntamientos o diputaciones forales, por ejemplo– que emplean sus propias plataformas para gestionar las licitaciones. Cada plataforma tiene sus peculiaridades y funciona de forma diferente; esto nos ha causado problemas, y en algún caso concreto, ha propiciado que no se haya podido presentar la propuesta. Todas las administraciones tendrían que utilizar la PCSP.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La formulación de preguntas a la administración adjudicadora sobre el pliego y tiempo de respuesta.</li> </ul> <p>Es necesario que como en el punto anterior las consultas realizadas se realicen a través de una misma plataforma como la PCSP, y que de agilicen el tiempo de respuesta.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Documentación administrativa que exige cada administración.</li> </ul> <p>Es necesario que los documentos y formato solicitado sean los mismos para agilizar el tiempo de preparación de la documentación requerida.</p> <p>Sería recomendable que se analice dentro de los ayuntamientos la posibilidad de sacar algún tipo de ordenanza que regule la instalación de infraestructura de recarga como se regulan otras actuaciones privadas y de negocio sobre la vía pública (ej un kiosko).</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>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).</b></p> | <p>En general, hay que indicar que los plazos siguen siendo muy prolongados y no permiten poner en uso los equipos, haciendo compleja la planificación de sus puestas en servicio además de impedir que se puedan ligar los procesos de instalación con los plazos de garantía.</p> <p>Siguen existiendo obstáculos en determinados ayuntamientos a la aplicación del artículo 17 de la Ley 20/2013 de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM), motivados por la negativa de admitir la declaración responsable para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en sus términos municipales, siendo el medio establecido.</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.</p> <p>En relación con la instalación en aquellos emplazamientos de vías interurbanas o corredores que están afectados por la normativa de la DG Carreteras, se propone simplificar los procesos y condiciones de instalación para que ésta sea lo más parecida a la instalación en otras localizaciones. Se propone lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizar la posibilidad de autorizar “provisionalmente” las obras mientras se resuelve la autorización definitiva, con el compromiso de cumplir con las distancias establecidas por la normativa. Esta autorización provisional sería efectiva desde el momento en que se registre la solicitud de autorización definitiva por parte del solicitante y en ella se acredite que las instalaciones a ejecutar cumplen con la normativa. En caso de denegación posterior se procedería a retirar el equipo (fácilmente desmontable).</li> <li>• La disposición adicional séptima del Reglamento de Carreteras prevé un plazo de 9 meses, con carácter desestimatorio, para las autorizaciones administrativas. El sentido del silencio no puede cambiarse a positivo/estimatorio dado el régimen general que rige al silencio administrativo (artículo 24 de la Ley 39/2015). Se propone reducir el plazo de 9 meses a 3 meses para el otorgamiento de la autorización, dado que parte de la información a revisar por la administración se ha aligerado o se podría aligerar (zonas de tráfico intenso, títulos de propiedad, o instalaciones desmontables).</li> <li>• Siempre que esté vigente una autorización concedida para una instalación de equipos de recarga, considerar que es válida para una posterior ampliación de la misma siempre que no varíen sustancialmente las condiciones de ejecución. Será aplicable a los casos de instalación de nuevos equipos junto a los ya autorizados y que no requieren nuevos elementos necesarios para la acometida eléctrica (nuevo centro de transformación, centro de seccionamiento, etc.).</li> <li>• Incorporar en la autorización las servidumbres de paso requeridas para la instalación en terrenos de titularidad pública estatal de la infraestructura eléctrica necesaria para la puesta en servicio del punto de recarga por parte de la compañía distribuidora.</li> </ul> |
| <p><b>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).</b></p>                  | <p>Existen trámites desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público además de una muy compleja tramitación de las ayudas de subvención que alargan y en algunos casos excluyen a los peticionarios de estas, debido al desproporcionado proceso de tramitación en lo que respecta a plazos y dificultad de seguimiento de los expedientes.</p> <p>En concreto se proponen mejoras sobre:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Establecer una exención de la obligación de obtener permisos de acceso y conexión para los puntos de recarga de alta potencia de + 250 kW (Real Decreto 1183/2020).</li> <li>2. Agilizar trámites administrativos del proceso de instalación de puntos de recarga, detallados en la pregunta 3.</li> <li>3. Incluir la tramitación electrónica en los procedimientos de registro. La Contratación con la comercializadora del suministro eléctrico para poner en marcha el punto de recarga requiere la obtención del certificado de la instalación eléctrica por parte de Industria. A este respecto, cada Comunidad Autónoma tiene sus procedimientos de registro. Alguno es telemático y de forma inmediata. En otras las delegaciones pueden tardar meses en devolver la documentación sellada, lo que paraliza el proceso de contratación con la comercializadora. Se propone la obligatoriedad de este trámite pase a ser telemático en toda España.</li> <li>4. Aplicar plazos del procedimiento abreviado (mitad de los normales), sin límite de potencia (actualmente 15 kW). En la actualidad, los trámites para la instalación de un punto de recarga eléctrica de acceso público en España son largos y complejos. Debido a distintas barreras administrativas, el proceso completo desde que se decide realizar la inversión en esta infraestructura hasta que la misma está en funcionamiento, puede dilatarse hasta 3 años. Estas barreras las podemos dividir en obtención de las licencias pertinentes, gestiones con Distribución (especialmente para el entronque final con la línea de distribución y el cierre del expediente correspondiente) y legalización en Industria de la instalación.</li> </ol> <p>Incluso con la nueva normativa (Real Decreto 1183/2020 y Real Decreto Ley 29/2021), los plazos continúan siendo largos, especialmente en el entronque con la línea de distribución una vez realizada la instalación y el correspondiente cierre administrativo del proyecto. Actualmente el plazo de medio de la respuesta inicial con las condiciones técnico-económicas es superior a los 65 días y el plazo medio para el entronque se sitúa de media en 9 meses.</p> <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 las DG de Industria de la CCAA en la que esté ubicado. Agilizaría el proceso que las DGI de las CCAA tengan preaprobados proyectos tipo de CT que estén exentos de aprobación o está sea por declaración responsable, y de manera análoga para las Actas de Puesta en Marcha.</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>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).</b></p> | <p>El proceso de puesta en marcha de un punto de recarga en espacio privativo (salvo que ese espacio tuviera potencia eléctrica excedentaria) requiere de los mismos largos trámites, siendo el motivo de muchos de los retrasos de las obras de refuerzo y de extensión los problemas de licencias con los ayuntamientos.</p> <p>Adicionalmente, en ocasiones el coste que supone el proyecto de legalización de la infraestructura conlleva una reducción del número de puntos de recarga, la disminución de la potencia de estos o ambas, llegando incluso a que el proyecto no siga adelante.</p> <p>Por ello, debería plantearse que pueda realizarse una Memoria Técnica de Diseño, en lugar de un Proyecto, reduciendo el coste de esta documentación en unos 2.000 €.</p>   |
| <p><b>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).</b></p>   | <p>En relación con los trámites para la obtención de licencias o permisos municipales, siguen existiendo, como se ha dicho, obstáculos derivados de la negativa de los ayuntamientos a admitir la declaración responsable para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en sus términos municipales. Se tendrían que tomar en cuenta las medidas propuestas en la pregunta 3 sobre la agilización trámites administrativos del proceso de instalación de puntos de recarga.</p> <p>En caso de instalación de puntos de recarga en estaciones de servicio ya existentes, en explotación y ya debidamente autorizadas (lo que se denomina “instalación de servicios principal”), consideramos que no es necesario modificar los accesos, ni solicitar autorización para ello conforme a la disposición adicional primera de la Orden de 16 de diciembre de 1997. Así lo incluye también, a sensu contrario, la Orden Circular 4/2021 sobre instrucciones para la elaboración de informes previos en solicitudes de autorización de puntos de recarga de vehículos eléctricos que afecten a la zona de protección de las carreteras del Estado:</p> <p>“...Igualmente sucederá cuando el punto de recarga no vaya asociado con ninguna instalación principal ya autorizada por no ser de aplicación la mencionada modificación de la Disposición Adicional Primera de la Orden TMA/178/2020, de 19 de febrero. Ambos casos deberán tratarse como una solicitud de autorización de una nueva instalación de servicio”.</p> <p>En definitiva, conforme a lo anterior, sería posible justificar que no hace falta tramitar autorización administrativa para el acceso a la carretera para el punto de recarga porque ya lo tiene la estación de servicio.</p> <p>Excepción a lo anteriormente dicho sería el caso de que la estación de servicio (“instalación de servicios principal”) donde se pretende instalar el punto de recarga, se ubique en un tramo de elevada accidentalidad. En ese caso, la Administración debe comprobar que las instalaciones no se sitúan un tramo de concentración de accidentes. Para agilizar este punto, y evitar esta comprobación a priori, se podría proponer declaración responsable del titular de la instalación principal manifestando que la estación de servicio no se encuentra ubicada en uno de estos tramos, remitiéndose para ello a la relación oficial de Tramos de Concentración de Accidentes en la RCE.</p> |

Valoración común con la respuesta a la pregunta 3.

**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).**

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.

Adicionalmente, en lo que refiere a programas de ayudas como el MOVES III, la ayuda tarda mucho en llegar al promotor de la infraestructura, casi dos años después de realizar la inversión, después de un complicado procedimiento de solicitud, que es distinto en cada Comunidad Autónoma. Debería centralizarse la gestión de este tipo de plan de ayudas, con los mismos criterios y procedimientos en todo el territorio.

A ello se añade el problema de que, en muchos casos, los fabricantes de vehículos le regalan el punto de recarga a los compradores de vehículos eléctricos, caso en el cual, no pueden beneficiarse de las ayudas del MOVES III, puesto que el beneficiario de la ayuda no sería quien compra la infraestructura de recarga, algo que no se permite en este programa de ayudas.

**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).**

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.

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><b>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).</b></p>            | <p>Si bien los requerimientos de dotación son distintos respecto de los puntos necesarios en localizaciones de titularidad pública, las regulaciones y requerimientos en 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>Por otro lado, hay que mencionar que la utilidad de la recarga (cuanta energía entra en el vehículo, kWh) depende de la duración de la recarga (h) y la potencia (kW) o rapidez de cada punto. Es por ello por lo que las necesidades de potencia a instalar por punto de recarga para llenar la batería de un vehículo eléctrico son mayores si las estancias son de poca duración:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-En aparcamientos de larga duración habrá que instalar muchos puntos de recarga a una baja potencia. Tiene sentido establecer más plazas de vehículos eléctricos en edificios de larga ocupación que se frecuenten diariamente (centros de trabajo, residencias, centros de estudio, viviendas, ...)</li> <li>- En aparcamientos de corta duración se deberían de instalar pocos puntos de recarga con una mayor potencia, sobre todo teniendo en cuenta que se establecerían en propiedad privada con un régimen horario propio.</li> </ul> <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. Esto provoca que, por ejemplo, en oficinas de alquiler de vehículo sin conductor situadas en estas ubicaciones se encuentren en desventaja para alquilar vehículos eléctricos.</p> <p>También debe tenerse en cuenta que algunas autonomías (Baleares o Comunidad Valenciana) establecen por Ley la obligación de ir incorporando año a año una mayor proporción de vehículos de cero emisiones. Sin embargo, no establecen una obligación de disponibilidad de puntos de recarga.</p> <p>Además de las lentas tasas de instalación, la tasa de utilización de los vehículos eléctricos está al 40 %, la mitad de lo requerido para su rentabilidad. Incluso en Baleares, donde el tamaño de las islas podría reducir la preocupación por quedarse sin batería.</p> |
| <p><b>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).</b></p> |   |

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

En la actualidad, los trámites para la instalación de un punto de recarga eléctrica de acceso público en España son largos y complejos. Tener en cuenta las propuestas de mejora en este aspecto de la pregunta nº 4.

Por otro lado, según el artículo 14 de la Propuesta sobre el acceso y conexión de instalaciones de demanda, los gestores de redes de distribución podrán dar cumplimiento a lo previsto en ese artículo mediante una plataforma gratuita de publicación conjunta, accesible desde cada una de las plataformas web de los gestores que compartan dicha plataforma.

Dicha capacidad potestativa debería ser una obligación, atendiendo a dos razones: la simplicidad, la transparencia y la igualdad de condiciones para los usuarios de la misma, que no se verán beneficiados/perjudicados por la mayor o menor diligencia con que cada gestor de red atiende sus obligaciones regulatorias en esta materia, conforme a la naturaleza de monopolio natural de esta actividad, que no permite a los usuarios capacidad de elección; y supone una evidente eficiencia y economía de escala para el conjunto del sistema eléctrico, que no se ve obligado retribuir innecesariamente N plataformas independientes, cuyo fin último es el mismo salvo por la zona geográfica de aplicación.

**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).**

Estimamos oportuno reconsiderar el plazo de actualización de “al menos una vez cada tres meses” para la información sobre la capacidad de acceso de los nudos, plazo injustificadamente largo en comparación con el vigente de un mes para capacidad de acceso de generación. Proponemos igualarlos, estableciendo un mes para la actualización de la capacidad de acceso de demanda.

Teniendo en cuenta los avances en materia de digitalización de las redes eléctricas, consideramos pertinente analizar la posibilidad de poner a disposición de los agentes información de capacidad de acceso también en redes de baja tensión.

Indicar de igual modo que las CTE aportadas por las distribuidoras son generalmente incompletas (no se acompañan de ubicaciones) ni son siempre respetadas por ellas mismas solicitando cambios posteriores a lo indicado en estas.

Posteriormente, entendemos que las obras de acometidas en baja tensión con importes reducidos deben tener un plazo máximo de ejecución por parte de las distribuidoras, así como deberían estar amparadas por la declaración responsable del punto de recarga no teniendo que solicitar y esperar una nueva licencia municipal. Los plazos medios en esta parte son superiores a los nueve meses habiendo casos superiores a los 2 años.

Además, los plazos de puesta de contador por las distribuidoras son muy elevados. Pese a que el plazo legal son 15 días, los plazos medios superan los 2 meses.

Por último, si bien valoramos positivamente que la/s plataforma/s web permitan al solicitante realizar quejas, reclamaciones e incidencias en relación con los expedientes de los permisos de acceso y conexión de dichas instalaciones, consideramos esencial que la Propuesta defina los plazos de respuesta máximos.

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.

**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).**

Cualquier acción que fomente un precio de recarga competitivo será positivo para el impulso de la movilidad eléctrica, siendo una opción regularlo, de igual manera que en países del entorno, como Portugal.

**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).**

Existen diferencias entre los territorios. En Cataluña o Andalucía los trámites con la distribuidora llevan más tiempo que en otras zonas.

Por ello, resulta de vital importancia que se cumplan con los plazos establecidos y aplicar las sanciones correspondientes a los casos en los que se incumplan.

**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).**

**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).**

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. 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.

Aunque ya se ha publicado la Orden TED/445/2023, de 28 de abril, por la que se regula la información a remitir por los prestadores de servicio de recarga energética al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a las Comunidades Autónomas y a las Ciudades de Ceuta y Melilla, aún está pendiente la publicación de las instrucciones de remisión de la información por parte de los operadores de servicio de recarga. Es vital, por tanto, la publicación de estas instrucciones con urgencia y la puesta en marcha de esta información estática y dinámica para facilitar la experiencia de usuario ante una nueva tecnología.

En cuanto a las fuentes privadas, depende de cómo se acceda a la información. Si es a través de la propia APP del Operador, la información suele ser fiable en cuanto a la disponibilidad, reserva, estado de funcionamiento, coste, etc. Si la información se obtiene a través de un "Agregador", la experiencia no es tan buena. Se indican puntos de recarga que no existen, están en construcción, mantenimiento, ocupados o simplemente no funcionan.

**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).**

En general, existen muchos impedimentos en relación con la interoperabilidad, puesto que en muchos casos es necesario contar con las aplicaciones de los prestadores de servicio de recarga, o de distintos agregadores, para poder realizar la recarga y/o realizar el pago, con independencia de que no sea necesario contar con un contrato con el prestador de servicio de recarga. Todo ello además de que, en el caso de no contar con dicho contrato, el precio de la recarga es mayor.

Algunas aplicaciones móviles son complicadas de utilizar para poner en funcionamiento el cargador. La opción de que el cargador detecte el vehículo dado de alta previamente e inicie la carga de forma automática es una opción muy recomendable. No es sencillo para personas no habituadas al uso de smartphones.

En particular, los vehículos pesados cuentan con muchas limitaciones en la mayoría de los puntos de recarga, por los siguientes motivos, entre otros:

**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).**

- Limitación de acceso a los puntos de recarga por maniobrabilidad y espacio.
- Limitación de acceso por barreras arquitectónicas (altura de marquesinas, bolardos de separación de plazas, poca separación entre plazas destinadas a recarga).
- Poca densidad de puntos de recarga compatibles con vehículo pesado.
- Necesidad de una plataforma oficial que permita conocer la ubicación, disponibilidad, accesibilidad y compatibilidad con vehículo pesado de los puntos de recarga públicos.
- Poca o nula flexibilidad por escasa longitud de mangueras (consideramos apropiado a partir de 7 metros).
- Incompatibilidad de uso con puntos de recarga DC con tensiones de salida inferiores a 750 V (la tensión de baterías de vehículos pesados es de un mínimo de 600 V, mientras que en turismos el valor habitual está en torno a 400 V).
- Escasez de potencia en la red pública de recarga. Para recarga de oportunidad en vía pública consideramos necesario un mínimo de 250 kW teniendo en cuenta la evolución del mercado de vehículos pesados a este respecto.
- Plazos de puesta en marcha demasiado largos por retrasos en la conexión a la red eléctrica por falta de potencia en nuevas instalaciones y ubicaciones.
- Agilización de trámites relativos al punto anterior y para ampliaciones de potencia en instalaciones y ubicaciones existentes.

Por otro lado, existen obstáculos técnicos relacionados con la dificultad de llevar a cabo la operación en el punto por condicionantes ligados del propio diseño o implantación de los mismos; mangueras de conexión de dimensiones insuficientes, ubicaciones o espacios mal dimensionados, teniendo mayor relevancia este aspecto en aquellos puntos en los que por la potencia requiere mangueras de mucha sección.

Los costes principales de la instalación suelen ir ligados en primer término a la acometida y equipos de protección y a los requerimientos adicionales de dotación de seguridad activa necesarios para garantizar los posibles riesgos de incendio que se pudieran originar en una operación de recarga. En muchos casos son superiores a los inherentes a la propia instalación de los puntos de recarga, cableado y equipos de carga.

**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).**

Fundamentalmente los obstáculos tienen que ver con los costes y plazos de los procesos de obtención de potencia y obtención de permisos necesarios para la puesta en funcionamiento de los equipos que permitan llevar a cabo los servicios de recarga.

**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).**

La interoperabilidad de los puntos de recarga es indispensable sin penalizaciones en el precio con respecto al acceso directo a través de la aplicación móvil del operador.

Dada la falta de regulación al respecto, la experiencia de usuario es compleja, lo cual desincentiva la compra de vehículos eléctricos.

En general, existen muchos impedimentos en relación con la interoperabilidad, puesto que en muchos casos es necesario contar con las aplicaciones de los prestadores de servicio de recarga, o de distintos agregadores, para poder realizar la recarga y/o realizar el pago, con independencia de que no sea necesario contar con un contrato con el prestador de servicio de recarga.

Algunas aplicaciones móviles son complicadas de utilizar para poner en funcionamiento el cargador. La opción de que el cargador detecte el vehículo dado de alta previamente e inicie la carga de forma automática es una opción muy recomendable. No es sencillo para personas no habituadas al uso de smartphones.

**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).**

Mientras que la mayoría de las aplicaciones móviles permiten el pago con tarjeta de crédito e incluso Paypal, es absolutamente indispensable que se permita el pago, al menos, mediante terminal físico para tarjeta de crédito o débito y en efectivo.

Debe establecerse la obligatoriedad, para puntos de recarga de nueva instalación, o aquellos que sufran modificaciones o actualizaciones, la instalación de sistemas de pago a demanda convencionales.

Estos sistemas de pago deben permitir que el usuario pague la recarga mediante, al menos tarjeta bancaria en un dispositivo físico asociado a la estación de recarga.

Este dispositivo de pago no tiene por qué estar incluido en el propio punto de recarga, es decir que, en una estación con más de un punto de recarga, puede haber tan solo un punto físico de pago.

**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).**

Al igual que hay webs que ofrecen los precios de los carburantes en las diferentes gasolineras, debería de existir lo mismo para los puntos de recarga. También se debería de incluir el precio del kWh en los postes de información de las gasolineras en las que se anuncia el precio del combustible.

Esta información estará disponible en el Punto de Acceso Nacional de la DGT, y por ello resulta prioritario que entre en funcionamiento a la mayor brevedad, como se ha indicado en la pregunta 18.

**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).**

Como se ha indicado en las preguntas 23 y 24, la interoperabilidad de los puntos de recarga es indispensable sin penalizaciones en el precio con respecto al acceso directo a través de la aplicación móvil del operador.

Puede tomarse como ejemplo la revisión de la Ordenanza de Estaciones de Recarga que ha presentado el Ministerio Federal de Asuntos Económicos y Acción Climática de Alemania, en la cual se establece que todas las estaciones de recarga que entren en servicio después del 30 de junio de 2023 deberán contar con al menos un método de pago contactless mediante tarjetas de crédito o débito.

**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).**

En caso de tarifas domésticas, la opción de tarifa nocturna más indicada para recarga eléctrica implica mayor coste de la energía en tramos Punta y Valle. El coste de la disponibilidad de potencia no favorece el despliegue del vehículo eléctrico. Con respecto a la recarga pública, hay tan pocos puntos de recarga que la competencia es inexistente. El usuario no puede elegir en función del coste, solo por proximidad, disponibilidad o ruta.

**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).**

Tener que acceder a los puntos de recarga a través de las aplicaciones móviles de “agregadores” con presencia europea implica costes de recarga más altos.

Se presentan las barreras, anteriormente mencionadas en las preguntas 23, 24, 25 y 26 respecto a la disponibilidad de información acerca del estado y el precio de las estaciones de recarga, además de la falta de interoperabilidad, con el añadido de la dificultad de un país extranjero, en lo que a idioma se refiere principalmente. Algunos usuarios extranjeros han manifestado además la imposibilidad de registrarse en las aplicaciones de algunos operadores debido a no contar con un DNI o dirección españoles.

Cualquier usuario de vehículo eléctrico, extranjero o español, debería poder llegar a cualquier punto de recarga de acceso público de España, sabiendo con anterioridad su disponibilidad y coste, y poder realizar una recarga sin la necesidad de descargar ninguna aplicación, simplemente pagando con su tarjeta en un TPV, y sin costes mayores que cualquier otro usuario.

**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).**

A nivel usuario, exactamente las mismas condiciones de cambio que para el suministro doméstico ya que en la mayoría de los casos es el mismo. En el caso de que la instalación del punto de recarga haya sido subvencionada por la empresa comercializadora pueden existir permanencias que implican una penalización en caso de cambiar el proveedor antes del plazo de permanencia.

**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).**

Se incluye en este apartado, respuesta global a este tercer capítulo en cuatro grandes conceptos:

**1) DENEGACIONES DE SOLICITUDES**

En la Propuesta de la CNMC de “Circular de acceso y conexión de instalaciones de demanda” del pasado mes de julio, se establecía en el artículo 9 que en el caso en el que la solicitud de permisos sea denegada por no existir capacidad de acceso para atender totalmente la potencia solicitada, pero sí exista capacidad para atender un porcentaje superior al 50% de la potencia solicitada, se informará de la potencia máxima admisible que puede ser atendida con garantía de suministro.

Lo considerábamos positivo para los problemas actuales, aunque no entendemos a qué criterio obedece dicha limitación del 50% y proponemos que siempre se informe de la potencia firme máxima disponible, con independencia de la potencia inicialmente solicitada.

**2) PLAZOS DE CONEXIÓN EFECTIVA A LA RED**

En relación con el procedimiento de conexión a la red, se deben establecer y definir plazos máximos vinculantes para la efectiva finalización del proceso de conexión por parte del gestor de red, por lo que a las actuaciones de su responsabilidad respecta.

Atendiendo a la experiencia particular en lo que se refiere a la conexión de instalaciones de recarga para vehículo eléctrico, la realidad es que los plazos actualmente requeridos para realizar las acometidas correspondientes para llevar a cabo el entronque de las infraestructuras de recarga con la red de distribución resultan inexplicablemente elevados. Actualmente tan solo se han ejecutado alrededor del 35% de las solicitudes realizadas y con un plazo medio de 230 días (aprox. 8 meses), llevando el 65% restante casi 1 año de media pendientes de respuesta de la Distribuidora.

Dado que esta situación supone una barrera insalvable para el ágil y necesario despliegue de la infraestructura de recarga, que habilite la consecución de los ambiciosos objetivos de electrificación del transporte ligero en nuestro país, proponemos que los plazos a establecer para este tipo de activos sean más ajustados que los generales.

**3) PLATAFORMAS WEB DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS EXPEDIENTES**

En primer lugar, en la Propuesta de la CNMC de “Circular de acceso y conexión de instalaciones de demanda” del pasado mes de julio, en el artículo 14 se hacía referencia a la posibilidad de que los gestores de redes de distribución podrán dar cumplimiento a lo previsto en ese artículo de la propuesta de Circular, mediante una plataforma gratuita de publicación conjunta, accesible desde cada una de las plataformas web de los gestores que compartan dicha plataforma.

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

30. (Cont.)

Dicha capacidad potestativa debería sustituirse por una obligación, atendiendo a dos razones:

- La simplicidad, la transparencia y la igualdad de condiciones para los usuarios de la misma, que no se verán beneficiados/perjudicados por la mayor o menor diligencia con que cada gestor de red atiende sus obligaciones regulatorias en esta materia, conforme a la naturaleza de monopolio natural de esta actividad, que no permite a los usuarios capacidad de elección.
- Supone una evidente eficiencia y economía de escala para el conjunto del sistema eléctrico, que no se ve obligado retribuir innecesariamente plataformas independientes, cuyo fin último es exactamente el mismo salvo por la zona de geográfica de aplicación.

En segundo lugar, y también en la citada propuesta de Circular de CNMC, estimamos oportuno reconsiderar el plazo de actualización de “al menos una vez cada tres meses” para la información sobre la capacidad de acceso de los nudos, plazo injustificadamente largo en comparación con el vigente de un mes para capacidad de acceso de generación, según la Circular 1/2021, de 20 de enero, de la CNMC. Proponemos igualarlos, estableciendo del mismo modo un mes para la actualización de la capacidad de acceso de demanda.

En tercer lugar, teniendo en cuenta los avances en materia de digitalización de las redes eléctricas ya conseguidos y su necesaria continuidad, consideramos pertinente analizar la posibilidad de poner a disposición de los agentes información de capacidad de acceso también en redes de baja tensión.

Por último, si bien valoramos positivamente que la/s plataforma/s web permitan al solicitante la posibilidad de realizar quejas, reclamaciones e incidencias en relación con los expedientes de los permisos de acceso y conexión a la red de dichas instalaciones, consideramos esencial que se acompañe de la definición de plazos de respuesta máximos para la atención de dichas comunicaciones entrantes.

#### 4) NECESIDAD DE FACILITAR LA TRAMITACIÓN DE PERMISOS DE ACCESO Y CONEXIÓN DE INSTALACIONES DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Finalmente, queremos volver a manifestar la ya mencionada necesidad de agilizar y eliminar las actuales barreras a la puesta en operación de infraestructuras de recarga, para lo cual resultaría de extremada utilidad una modificación del artículo 16 del RD 1183/2020, de 29 de diciembre, ampliando el ámbito subjetivo del actual procedimiento abreviado a las instalaciones de consumo cuyo único objeto sea la prestación de servicios de recarga de vehículos eléctricos.