

29/09/2023 12:04

Created

Asociación empresarial

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

ASOCIACION DE CADENAS ESPAÑOLAS DE SUPERMERCADOS

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)?

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).

Tanto la ubicación como la potencia de las instalaciones de recarga son criterios determinantes y relevantes para la competitividad en la recarga de vehículos eléctricos.
No obstante, es necesario desde una perspectiva general que tenga en cuenta, tanto las necesidades del usuario, como garantizar que la recarga o se efectúa en aquellos momentos en los que la red es capaz de suministrar energía en los momentos de menor utilización por otras actividades, y evitar una sobreinversión o un sobredimensionamiento de las infraestructuras de recarga que comprometa a otros proyectos de inversión.
Deben priorizarse fundamentalmente las infraestructuras para la recarga lenta durante períodos largos “carga en casa, carga en el trabajo”, de manera que el resto de los puntos de recarga no se vean innecesariamente presionados.
Es necesario el compromiso de las Administraciones Públicas, fundamentalmente entidades locales, para el ofrecimiento del servicio de recarga en vía pública.

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).

Sin comentarios

<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>Sin comentarios</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>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"> 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). 2. Agilizar trámites administrativos del proceso de instalación de puntos de recarga, detallados en la pregunta. 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. 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. <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>

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.

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).

En relación con los trámites para la obtención de licencias o permisos municipales, siguen existiendo, 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.

La ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética señalaba que mediante Orden del MITERD se establecería un listado de las estaciones de suministro de combustibles y carburantes obligadas a instalar puntos de recarga eléctricos, así como las excepciones imposibilidades técnicas para su cumplimiento. El 22 de octubre de 2022, se publicó la orden TED 1009/2022, que permite instalar el punto de recarga, en el caso de las cadenas de distribución que cuentan con estaciones de servicio, en terrenos anexos (aparcamientos) siempre que esto no estuvieran a más de 300 m de la estación, toda vez que se dispone del mayor espacio y mejores condiciones para la instalación. Muchas comunidades autónomas y ayuntamientos no están aceptando el proyecto de instalación del punto de recarga correspondiente a la estación de servicio en el parking alegando que ya debía estar instalado.

Para los operadores que de manera diligente han querido cumplir con las obligaciones legales, pero, por los cuellos de botella técnicos provocados por plazos legales que lo han tenido en cuenta la realidad económica, y los trámites administrativos, no han podido llevarlas a cabo, sería necesario que se considerara el diseño en el proyecto de instalación como prueba del cumplimiento legal.

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).

Sin comentarios

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

Debe configurarse un mecanismo potente de ayuda a la instalación de infraestructura de recarga de acceso público, toda vez que las obligaciones legales impuestas a las empresas han trastocado sus planes de inversión comprometiendo a otro equipo de inversiones posiblemente más productivas dirigidas posiblemente también al cumplimiento de objetivos ambientales y de eficiencia energética.

Sería necesario un plan de ayudas para aquellas empresas que quieran realizar una transición de sus flotas logísticas y que tuvieran que acometer inversiones en este sentido.

En cualquier caso, se considera que estos planes de ayuda deben de tener carácter supra autonómico, toda vez que los proyectos de transición logística abordados por las empresas de ámbito nacional tienen también este carácter.

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).

Sería muy necesario también un tratamiento fiscal especial para las empresas cuando desarrollen este tipo de inversiones, tanto en el impuesto de sociedades como en el resto de tributos de ámbito local y autonómico.

<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>Si bien los requerimientos de dotación son distintos respecto de los puntos necesarios en localizaciones de titularidad pública, 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>Indicar que las obligaciones de instalación de puntos de recarga establecidas por la Ley de cambio climático y el Real Decreto-ley 29/2021 son desproporcionadas para los Establecimientos de distribución que disponen de plazas de parking para clientes, y que en principio son de alta rotación y para periodos breves. Muchas de las normativas autonómicas para la concesión de licencias de apertura de establecimientos comerciales exigen la dotación de plazas de aparcamiento obligatorias, de manera que el número de plazas no se corresponde a las necesidades reales que hubiera detectado la empresa hoy en función de sus previsiones de afluencia de clientes.</p> <p>Hay que tener en cuenta la peculiaridad de la regulación antiincendios en aparcamientos subterráneos de ciertos municipios, como el de Barcelona, suponen, un impedimento para su instalación.</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>La normativa debe establecer un incentivo para que a los operadores que puedan ofrecer servicio de recarga de vehículos eléctricos, les resulte atractivo acometer las inversiones necesarias, a la espera de que la demanda de recarga de vehículos eléctricos vaya creciendo. Esto supone, agilizar la tramitación administrativa de autorizaciones y licencias y, por otro lado, incentivos económicos en términos de subvenciones o bonificaciones tributarias. En cualquier caso, las obligaciones legales deben de reconocer la realidad del mercado y ajustarse a los principios de justificación y proporcionalidad y no discriminación.</p> <p>La obligación establecida en el Real Decreto-ley 29/2021 de instalar, antes del 1 de enero de 2023, un punto de recarga para automóviles eléctricos por cada 40 plazas de aparcamiento, adelantó en dos años la transposición de la Directiva europea 2018/844, cuyo plazo se fijaba para el 1 de enero de 2025, e introdujo mayores obligaciones de las exigidas por ésta. se adoptó sin consulta a los sectores afectados y sin que existieran los motivos de justificación, ni proporcionalidad señalados, y generando una distorsión y una discriminación para los operadores que ofrecen servicios de aparcamiento.</p> <p>El citado Real Decreto-ley 29/2021 estableció la obligación y el plazo sin los elementos técnicos para que los operadores pudieran enfocar unas obligaciones e inversiones de tan alto calado, provocando importantes cuellos de botella en aspectos como la fabricación de los equipos, la cualificación del personal técnico necesario y la planificación técnica de instalaciones grandes y complejas en la mayoría de los casos. Acelerar los plazos conlleva también un riesgo de obsolescencia tecnológica de estos puntos de carga, dada la rápida innovación de la industria.</p>
<p>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).</p>	<p>Sin comentarios</p>

Sin comentarios

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

Sin comentarios

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).

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).

Actualmente se están produciendo cambios tecnológicos y sociales determinantes para configurar los modelos futuros de movilidad. Desde este punto de vista, el marco regulatorio debe ofrecer el mayor ámbito de libertad a los operadores económicos para que vayan configurando, en función de las necesidades, expectativas y oportunidades de negocio, nuevos modelos de relación comercial. La regulación no debe suponer un freno para los nuevos modelos empresariales, ni para la adaptación de las empresas de transporte y movilidad personal tanto para la transición a modelos de movilidad eléctrica, como a otras soluciones tecnológicas que aparezcan en el mercado en el futuro.

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).

Sin comentarios

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).

Sin comentarios

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).

Sin comentarios

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

Sin comentarios

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).

Sin comentarios

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).

Sin comentarios

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 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).

Sin comentarios

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).

Sin comentarios

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).

Sin comentarios

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).

Sin comentarios

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).

Sin comentarios

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).

Sin comentarios

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).

Sin comentarios

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).

Sin comentarios

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).

Sin comentarios

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