

29/09/2023 14:54

Created

Asociación empresarial

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

ASEME - ASOCIACIÓN DE EMPRESAS ELÉCTRICAS

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).

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

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

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).

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).

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).

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).

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).

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).

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

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

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).

El proceso de conexión a la red viene configurado reglamentariamente, debiendo las distribuidoras, como empresas reguladas, ceñirse y atender a los procedimientos fijados conforme la normativa en vigor.

Este proceso, en ocasiones requiere de la tramitación de permisos de acceso y conexión, y de actuaciones de refuerzo y extensión de red, que, a su vez, requieren de la tramitación por las empresas distribuidoras de las correspondientes autorizaciones y permisos para acometidas y demás actuaciones ante la Administración autonómica y/o local. Por ello, consideramos imprescindible avanzar en la agilización de trámites y permisos necesarios para ejecutar tales actuaciones de refuerzo en red, así como en la previsión retributiva que permita ejecutar tales actuaciones e inversiones.

Todo ello, en línea con la propuesta de modificación de la Directiva 2018/2001 enmarcada en la Reforma del Diseño de Mercado Eléctrico Europea, que considera que debería contemplarse la agilización de procesos y régimen de autorizaciones para la ejecución de infraestructuras de red que deban llevarse a cabo para dar apoyo a los puntos de recarga que se están instalando, y, asimismo, que tengan en cuenta la previsión de aumento de potencia que se vaya requiriendo a medida que vaya aumentando la penetración del vehículo eléctrico. Cabe destacar que el artículo 33 de dicha propuesta prevé que los Estados Miembros deberán asegurar que la conexión de los puntos de recarga a la red de distribución se realice en un plazo máximo de seis meses si no fuera necesario actuaciones de refuerzo en la red, y de 12 meses cuando dichas actuaciones fueran necesarias.

En cuanto a la tramitación de las peticiones ante la empresa distribuidora, debe señalarse que expedientes están digitalizados, y la solicitud y tramitación de los mismos se realiza online, a través de los canales y plataformas establecidas para ello por parte de las distribuidoras, de conformidad con la normativa vigente. Las empresas distribuidoras han tenido que llevar a cabo importantes desarrollos tecnológicos y de sistemas para cumplir en tiempo con las obligaciones de publicidad de capacidades, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 1183/2020, y Circular de la CNMC 1/2021. En cualquier caso, se manifiesta la predisposición de las distribuidoras de ASEME de seguir empleando las mejores prácticas para la mejora continua de la gestión de los expedientes, especialmente en cuanto se apruebe la Circular de la CNMC de acceso y conexión de demanda.

Sin embargo, no se considera viable la aplicación del procedimiento abreviado para las solicitudes de acceso y conexión en todos los casos, puesto que son instalaciones de demanda como cualquier otra, que suelen requerir de soluciones técnicas complejas en muchas ocasiones, especialmente donde se solicita una elevada potencia o en puntos de la red complejos.

En cuanto a la publicidad de las capacidades, debe destacarse que se está avanzando en ello, habiéndose tramitado ya la audiencia pública de la propuesta de Circular CNMC de acceso y conexión para la demanda, que amplía la publicación de las capacidades de la red para las instalaciones de demanda.

<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 sobre acceso y conexión y los cálculos de capacidades debe ponerse en línea con la red de distribución (y transporte) existente. Una red histórica, planificada con los criterios y contexto históricos, que se contraponen con las necesidades de redes actuales en el contexto de transición energética y, especialmente en el caso de infraestructura de vehículo eléctrico.</p> <p>Debe destacarse que, en ocasiones, las ubicaciones escogidas (ya sea por las propias Administraciones locales o por promotores particulares) no tienen en cuenta la red existente y/o planificada, lo que dificulta la tramitación y desarrollo de esta infraestructura de recarga, y asimismo encarece los proyectos. En este sentido, resulta necesaria una mejora en la coordinación entre operadores de red y Administraciones para optimizar las peticiones y sus tramitaciones.</p> <p>Por otro lado, debe tenerse en cuenta que los puntos de suministro -especialmente domésticos- están dimensionados sobre la base de unos índices de simultaneidad, calculados en su momento sin la introducción del vehículo eléctrico. En este sentido, las conexiones de nuevos puntos de recarga de vehículo eléctrico en puntos de suministro que no requieren de peticiones de acceso y conexión y aprovechan la potencia contratada del punto de suministro, aumenta este coeficiente de simultaneidad del cable. Por lo que, una penetración masiva va a ir suponiendo una necesidad de aumento de capacidad de la red, con las necesarias inversiones a realizar para mantener la calidad y garantía de la red.</p> <p>Por ello, una implantación masiva de puntos de recarga de vehículo eléctrico y su infraestructura asociada conlleva la necesidad de aumentar la inversión en las redes de distribución. En este sentido, se considera imprescindible que se suprima el límite a la inversión establecido en el Artículo 16 del Real Decreto 1048/2013 o, en su caso, se excluya de su cómputo aquellas inversiones necesarias para dar respuesta a las peticiones de infraestructura de recarga de vehículo eléctrico.</p>
<p>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).</p>	<p>En relación con la posibilidad de participar en mecanismos de flexibilidad del mercado, cabe tener presente que dicha flexibilidad requiere de inversiones en la red de distribución eléctrica, en concreto, en relación con la integración de flujos de energía bidireccionales, el tratamiento de las congestiones, y la digitalización de la red y dotación de una infraestructura de telecomunicaciones digital que permita la monitorización, control y automatización de la red.</p> <p>Asimismo, consideramos que el desarrollo y penetración masiva del vehículo eléctrico, junto con el papel activo del consumidor, permitirá una progresiva introducción de flexibilidad en el sistema, lo que requiere, por otra parte, proporcionar un marco jurídico para permitir e incentivar que los gestores de redes de distribución obtengan servicios de flexibilidad. Cabe recordar que las inversiones en flexibilidad de las empresas distribuidoras no se encuentran recogidas en la Circular 6/2019, y, por tanto, no son objeto de retribución.</p> <p>En este sentido, destacamos, en línea con la Directiva 2019/944, así como con la Reforma de Diseño del Mercado Eléctrico, es necesario que la retribución de las empresas de distribución debe incentivar a los gestores de las redes de transporte y distribución a utilizar los servicios de flexibilidad mediante el desarrollo de soluciones innovadoras para optimizar la red existente y contratar servicios de flexibilidad, en particular la respuesta a la demanda o el almacenamiento.</p>

El sistema actual de reparto de costes de adaptación de la red para la infraestructura de recarga del vehículo eléctrico viene fijado en el Real Decreto 1048/2013. Así, según el tipo de potencia solicitada y el tipo de suelo, las instalaciones de nueva extensión las asume el distribuidor o las asume el promotor, aplicando en su caso el baremo o asumiendo el promotor el coste de extensión, según corresponda. Desde ASEME se considera que la obligación de los promotores de costear los refuerzos necesarios puede suponer un obstáculo al desarrollo de esta infraestructura. Por ello, se considera que las inversiones en refuerzos de red que sean necesarios acometer por un promotor para la conexión de infraestructura de recarga de vehículo eléctrico sean realizadas por las empresas distribuidoras retribuidas con cargo al sistema, pagando el solicitante un baremo (diferente al actual) por kW solicitado con la finalidad de dar un trato igualitario en las diferentes zonas geográficas, pues en general las zonas rurales por la existencia de una red más débil el coste de los refuerzo desactivan la iniciativa privada. En cualquier caso, en aras de agilizar la ejecución de las instalaciones, deberían admitirse estas inversiones como adicionales al Plan de Inversión de la empresa distribuidora y suponiendo un consecuente aumento del límite de inversión.

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).

A fin de poder generalizar el uso del vehículo eléctrico es necesaria una implantación masiva de las infraestructuras de recarga. Sin embargo, este desarrollo de infraestructura de recarga es desigual en el conjunto del territorio nacional. En concreto, el interés mayoritario mostrado en el establecimiento de puntos de recarga se concentra en zonas urbanas y periurbanas. Mientras que el interés de desarrollo de puntos de recarga en zonas rurales es residual.

Cabe señalar que el artículo 38, apartado 10 de la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico (LSE) establece que las empresas distribuidoras podrán ser titulares de último recurso de infraestructuras para la recarga de vehículos eléctricos, siempre que tras un procedimiento en concurrencia se resuelva que no existe interés por la iniciativa privada, en los términos y condiciones que se establezcan reglamentariamente por el Gobierno.

Por ello, es interés de esta Asociación destacar la necesidad de que, mientras el mercado no esté lo suficientemente maduro, y en tanto no concorra interés probado por parte de terceros –como se preceptúa en dicho Artículo 38.10 LSE-, resulta necesario que se potencie la participación del distribuidor en la infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos para cumplir con sus obligaciones como gestor de la red de distribución, de una forma más eficiente económicamente.

Se considera que la habilitación para que las empresas distribuidoras puedan ser titulares de último recurso de infraestructura de recarga de vehículo eléctrico reportaría grandes ventajas para el desarrollo y expansión masivo de estos puntos de recarga de vehículos eléctricos en todo el territorio nacional, sin restringir, en modo alguno, la competencia.

Todo lo contrario, esto resultaría especialmente provechoso en aquellas zonas geográficas en las que, por las causas que fueren, como pudiera ser debido a la escasa demanda, el desarrollo de la infraestructura de recarga fuera especialmente lenta o inexistente, ya que mejoraría las condiciones de vida en la ya conocida como “España vaciada”, contribuyendo a evitar así situaciones extremadamente desiguales entre territorios.

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).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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