

29/09/2023 16:58

Created

Asociación empresarial

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

Asociación de Empresas de Energía Eléctrica (aelēc)

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)?

La ubicación y el uso del punto de recarga al que va a ser destinado por el usuario final son importantes a la hora de definir la tipología de cargador a desplegar.

De forma habitual, en un entorno urbano se despliega un mix de tecnología de carga rápida y semi rápida, ofreciendo al usuario final un abanico de posibilidades para ajustarse a su necesidad de recarga. En entornos interurbanos, la tecnología predominante es la carga ultrarrápida y rápida, ofreciendo al usuario final una recarga en el menor tiempo posible, asemejándolo a lo que sería una recarga de combustible.

También es importante el tráfico de vehículos que acceden a la ubicación, según la cual se dimensiona la isla de energía para poder ofrecer el servicio de recarga a todos los usuarios.

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).

Es posible que no haya atractivo para la iniciativa privada para instalar ciertos PdR necesarios para cumplir el objetivo de cobertura territorial, porque no tengan el grado de utilización necesario para ser económicamente viables. Se deben buscar mecanismos que incentiven la inversión privada.

En este sentido, sería conveniente realizar una previsión por parte de los operadores sobre los posibles planes de despliegue necesarios, para que las empresas distribuidoras pudieran incorporarlos (con ciertas garantías de ejecución) en su planificación de inversión de la red de manera anticipada (en la línea que apunta la Comisión Europea en su propuesta de reforma de del mercado eléctrico) y se permita con ello un despliegue más rápido, así como más competitivo por parte de las empresas operadoras de infraestructura.

Por otro lado, existen barreras en diseño y funcionamiento de los procedimientos administrativos competitivos:

- Desde el punto de vista administrativo, existen limitaciones que permiten a las empresas participar en los concursos; algunos ejemplos son el límite de subcontratación, la obligatoriedad de tener recursos específicos en obra, obligatoriedad de categoría de empresa... También existen muchos pliegos que no se ajustan a las necesidades del mercado, haciendo de ello que las inversiones sean muy difíciles de rentabilizar para el operador.
- En cuanto a plazos, dado que estos concursos tienen mucha competencia, los plazos de resolución se alargan mucho en el tiempo.
- Otro punto para destacar es la habilidad ofimática necesaria para presentar dichos concursos. De manera general, la presentación de estas ofertas se ve limitada a una presentación telemática, incurriendo en ocasiones en fallos de la aplicación o falta de claridad del proceso. La estandarización de la presentación de la documentación es necesaria para facilitar el proceso de presentación de ofertas.

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

<p>3. Valore los procedimientos y condiciones de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) y, en particular, si a su juicio existen requisitos injustificados o desproporcionados para su obtención. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización (vías urbanas, interurbanas etc.) o la potencia de los puntos (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).</p>	<p>El Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, ya estableció la sustitución de la obtención de licencia o autorización previa de obras por declaraciones responsables para la instalación del PdR, al modificar la redacción del artículo 48 la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico, en esta materia. Sin embargo, esto no tiene efectividad si no se da un tratamiento similar a la infraestructura eléctrica de distribución asociada a la instalación de dicho punto.</p> <p>Con carácter general, las Entidades Locales no aceptan la presentación de la declaración responsable para ejecutar los trabajos objeto de estas infraestructuras, con la consecuente dilación en el tiempo y los expedientes sancionadores que determinadas Entidades Locales incoan en caso de no solicitar y obtener dichas autorizaciones. Sería muy recomendable realizar una aclaración al propio artículo 48.5 de la LSE, extendiendo explícitamente el ámbito de la declaración responsable a todas las infraestructuras y equipamientos necesarios asociados a las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos, tanto en baja tensión como en media tensión, incluyendo la parte de la extensión de red a ejecutar por la empresa distribuidora o a ser cedida a la misma, de cara a las administraciones públicas locales autonómicas y estatales, a los efectos de que todas las partes afectadas realicen una correcta interpretación de este artículo. Solicitamos también que se especifique en dicho artículo 48.5 de la LSE que la declaración responsable sea válida para todo tipo de suelos.</p> <p>Para la agilización de las tramitaciones cuando hay afección de carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), se propone también la opción de la declaración responsable para la solicitud de autorización a este Ministerio. Por lo tanto, se considera necesario que se modifique el artículo 32 de la Ley de Carreteras, que establece la definición de la zona de afección de las carreteras del Estado, sustituyendo el trámite de solicitud de autorización administrativa previa por la presentación de una declaración responsable. Será necesario, asimismo, en aras de hacer concordante toda la normativa aplicable, modificar el artículo 83 del Reglamento General de Carreteras. En el resto de las AAPP (agencias del agua, vías pecuarias, Camino de Santiago, puertos, etc.) también se debería hacer uso de la opción de la declaración responsable para la solicitud de autorización.</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>Los trámites requeridos pueden variar durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público en función de la localización del proyecto, llegando a haber más de una administración pública que debe emitir su autorización y existiendo descoordinación entre las mismas, que puede llevar entre otros a que unos permisos caduquen antes de que lleguen los siguientes puesto que las administraciones no tienen ningún plazo de respuesta.</p> <p>La solución a lo anterior consiste una ventanilla única para todas las administraciones implicadas (ej. Francia), y un plazo máximo de respuesta con silencio administrativo positivo.</p> <p>Se indican a continuación algunos de estos procedimientos y de sus vías de mejora.</p> <p>;)a) Trámites asociados con las delegaciones de industria de las CCAA:</p> <p>El RDL 5/2023 eximió de la solicitud de autorización administrativa previa y de construcción a las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos inferiores a 3.000 kW. Sin embargo, el alcance de los elementos incorporados en las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos depende de la interpretación de las CCAA, ya que se puede considerar infraestructura de recarga solo a la instalación en baja tensión, o bien todos los elementos eléctricos asociados.</p> <p>Extremadura y la Comunidad Valenciana, han dejado de solicitar la tramitación de ambas autorizaciones, agilizando el despliegue según previsto en el RDL 5/2023.</p> <p>Otras comunidades, como Andalucía, Aragón, Navarra o Canarias, interpretan que cuando parte de una instalación necesaria para el funcionamiento del punto de recarga vaya a ser cedida a la Distribuidora, es necesaria la obtención de autorización administrativa previa y de construcción. De esta forma el RDL 5/2023 queda sin ningún efecto práctico, ralentizando el despliegue en estas comunidades, implicando que el ciudadano tenga que esperar más tiempo para que se construyan las estaciones de recarga ultrarrápidas en las comunidades en las que tienen esta interpretación.</p> <p>Para evitar las diferentes interpretaciones, la Ley 24/2013 debería aclarar los elementos incluidos en la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico, y que, por tanto, serían susceptibles de ser autorizados a través de la declaración responsable, y que también quedarían exentos de solicitud de la autorización administrativa previa y la autorización de construcción. En concreto, la definición de infraestructura de recarga debería incluir los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Línea de entronque y centro de seccionamiento • Centro de transformación de consumidor • Instalación de recarga de baja tensión • Infraestructura de la distribuidora para conectar los puntos de recarga a la red de distribución <p>Adicionalmente, una vez construidas las instalaciones conectadas en MT es necesario obtener el acta de puesta en marcha, para lo cual se debe entregar a la administración correspondiente el certificado final de obra emitido por la Dirección Facultativa, inspección favorable por el Organismo Colaborador de la Administración (OCA), boletín firmado por el instalador y todas las mediciones que son prescriptivas por los reglamentos electrotécnicos vigente. El plazo de revisión de esta documentación y la emisión del acta de puesta en marcha puede demorarse más de seis meses. La infraestructura construida queda paralizada, sin poder conectarse a la red y sin entrar en servicio, degradándose con la exposición a los agentes atmosféricos y generando mala imagen al propietario.</p> <p>Debería habilitarse un procedimiento de emisión de la autorización para la puesta en marcha más ágil, que no superase el mes, bien a través de las propias OCAs o de otro tipo de organizaciones que verificasen que la documentación es correcta y habilitase la conexión y puesta en marcha.</p>

<p>4. (Cont.)</p>	<p>;b) Trámites asociados a los Ayuntamientos: Como se ha mencionado anteriormente el RDL 29/2021 eliminó de la exigencia de licencia previa de obra a puntos de recarga, sustituyéndola por declaración responsable. Sin embargo, el alcance de los elementos incorporados en las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos depende de la interpretación de cada Ayuntamiento, ya que se puede considerar infraestructura de recarga solo a la instalación en baja tensión, o bien todos los elementos eléctricos asociados. Para evitar las diferentes interpretaciones, la Ley 24/2013 debería aclarar los elementos incluidos en la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico, y que, por tanto, serían susceptibles de ser autorizados a través de la declaración responsable, y que también quedarían exentos de solicitud de la autorización administrativa previa y la autorización de construcción. En concreto, la definición de infraestructura de recarga debería incluir los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Línea de entronque y centro de seccionamiento • Centro de transformación de consumidor • Instalación de recarga de baja tensión • Infraestructura de la distribuidora para conectar los puntos de recarga a la red de distribución <p>De los 8.132 municipios que hay en España, más de 6.000 no tienen un técnico de movilidad con conocimientos de electromovilidad. Por lo que muchas veces no conocen la normativa del sector, y es posible que por ese motivo aún se pide la licencia o autorización previa de obra en vez de la declaración responsable cuando se va a instalar un punto de recarga. Sería conveniente realizar formaciones para dar a conocer la normativa del sector a través del Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético (IDAE) o de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).</p> <p>;c) Guía de bomberos de la Ciudad de Barcelona Se ha emitido una guía de bomberos por la cual no se permiten puntos de recarga de más de 22 kW de acceso público que no estén localizados a cota cero. Y los de hasta 22 kW solo están permitidos en planta -1 obligando a la instalación de protección activa y pasiva que inviabiliza económicamente el proyecto. Puesto que el propio Ayuntamiento cuenta con una red de recarga rápida propia y hay poca disponibilidad de suelo de acceso público a cota cero, se considera que esta medida limita la libre competencia favoreciendo su red, y además, impide el despliegue de un mayor número de puntos de acceso público a disposición del ciudadano</p>
<p>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).</p>	<p>En algunas Comunidades Autónomas y en el caso de viviendas, en especial unifamiliares, se exigen algunos trámites que dificultan la instalación de puntos de recarga. Concretamente, en el caso de emitir el nuevo CIE debido a la instalación del punto de recarga, se requiere la actualización del mismo mediante el levantamiento de planos con los unifilares de toda la vivienda, superando en coste el del propio cargador, y haciendo inviable por tanto la legalización del mismo, o suponiendo una barrera que impide su instalación. Adicionalmente se señalan las dificultades tanto comerciales como técnicas, para desplegar infraestructura privada en aparcamientos no asociados a viviendas, dado que no se puede realizar la conexión asociada a contador de vivienda, y se debe proveer de un suministro dedicado y común para todo el aparcamiento, gestionando la liquidación de cada punto por parte de la comunidad de propietarios. Esto supone llegar a acuerdos en comunidades de propietarios lo que dificulta el despliegue de puntos de recarga en esta situación.</p>

<p>6. Valore la regulación, trámites y requisitos para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en estaciones de servicio ya existentes, indicando en particular si a su juicio existen requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas. Indique, asimismo, si los trámites o condiciones de los operadores privados de estaciones de servicio pueden introducir obstáculos a la competencia injustificados o desproporcionados (máximo 500 palabras).</p>	<p>Como se ha señalado anteriormente, en el caso de instalaciones conectadas en MT es necesario obtener el acta de puesta en marcha, antes de su puesta en funcionamiento, para lo cual se debe entregar a la administración correspondiente el certificado final de obra emitido por la Dirección Facultativa, inspección favorable por el Organismo Colaborador de la Administración (OCA), boletín firmado por el instalador, y todas las mediciones que son prescriptivas por los reglamentos electrotécnicos vigente. El plazo de revisión de esta documentación y la emisión del acta de puesta en marcha puede demorarse más de seis meses. La infraestructura construida queda paralizada, sin poder conectarse a la red y sin entrar en servicio, degradándose con la exposición a los agentes atmosféricos y generando mala imagen al propietario. Debería habilitarse un procedimiento de emisión de la autorización para la puesta en marcha más ágil, que no superase un mes, bien a través de las propias OCAs o de otro tipo de organizaciones que verificasen que la documentación es correcta y habilitase la conexión y puesta en marcha.</p>
<p>7. Valore la regulación, trámites y requisitos para la creación y puesta en funcionamiento de electrolineras en vías interurbanas y para la instalación de puntos de recarga fuera de las estaciones de servicio ya existentes, indicando en particular si a su juicio existen requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas. En su caso, indique si afectan de forma diferente a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga según su potencia (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).</p>	<p>En lo que respecta al procedimiento de autorización para realizar obras o instalaciones en las zonas de protección de las carreteras estatales, entendemos que es necesaria la equiparación de las estaciones de recarga de acceso público a las estaciones de servicio a efectos de esta normativa de carreteras, al objeto de incentivar el despliegue de infraestructura de recarga en autopistas y autovías de la Red General de Carreteras del Estado.</p> <p>Para esta equiparación, sería necesario modificar el artículo 92.1 del Reglamento General de Carreteras que establece una excepción al procedimiento de otorgamiento de autorizaciones en las zonas de protección de las carreteras estatales para las estaciones de servicio, que se debería hacer extensivo a las estaciones de recarga públicas.</p> <p>Otro de los principales obstáculos suele ser el no disponer de red eléctrica cercana, lo cual inviabiliza el despliegue. Por ese motivo, debería dimensionarse la red de recarga en las principales vías para poder cubrir las necesidades de recarga de un conductor de vehículo eléctrico, especialmente en las operaciones de salida. Adicionalmente a esto, la baja utilización que tienen los puntos de recarga en esta fase inicial de anticipo de inversión, que es necesaria, imposibilita su amortización y rentabilidad. Por este motivo, es necesario valorar si los actuales incentivos para la instalación de puntos de recarga son suficientes o si es necesaria adaptar nuevas medidas. Sólo así podrá generalizarse el despliegue del vehículo eléctrico con la rapidez que se requiere.</p>

<p>8. Valore el conjunto de medidas de apoyo público para la instalación y explotación de puntos de recarga, en particular si considera que pueden plantear algún problema desde el punto de vista de la competencia y si son adecuados los procedimientos, plazos, condiciones, etc. En su caso, indique si, a su juicio, podrían adoptarse mejoras y cuáles serían. Señale si los instrumentos de apoyo público son diferentes en función de la localización, de la potencia u otras características de los puntos (máximo 500 palabras).</p>	<p>Debe configurarse un mecanismo de ayuda a la instalación de infraestructura de recarga de acceso público interurbana en la vía pública de alta potencia, con especial atención a las zonas sombra. Este mecanismo deberá cubrir tanto a la instalación de la infraestructura como los costes de operación, al menos mientras éstas no sean rentables.</p> <p>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.</p> <p>Para futuros planes de ayuda a la instalación de infraestructura de recarga eléctrica deberá plantearse la exención en IRPF de las subvenciones ligadas a la movilidad sostenible, así como la deducibilidad en el IRPF del gasto en la compra de infraestructuras de recarga, o la deducción en el Impuesto de Sociedades y/o del IVA (y otros impuestos). De esta forma, la ayuda es directa e inmediata en el momento de la adquisición del punto de recarga.</p> <p>Si bien es cierto que el Real Decreto-ley 5/2023 establece una deducción del 15% en el IRPF en la compra de infraestructura de recarga, esta es una medida temporal, que finaliza en 2024, y debería ser ampliada de manera indefinida.</p> <p>También se considera que, para simplificar y agilizar el reparto de las ayudas, se deberían homogeneizar los procedimientos de tramitación de ayudas entre las diferentes CCAA.</p>
<p>9. Valore las regulaciones relativas a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de propiedad privada como estaciones de servicio, aparcamientos y edificios no residenciales, incluyendo las referidas a obligaciones de instalación en determinados lugares (máximo 500 palabras).</p>	<p>Cuando hay que hacer el despliegue de infraestructura ultrarrápida, es necesario instalar elementos de media tensión que deben estar dentro de envolventes que los protejan de los agentes atmosféricos externos y sirvan de barrera de acceso a personal no autorizado por seguridad a las personas. Estos elementos forman parte del equipamiento de la estación de recarga y no debieran computar a efectos de edificabilidad de la parcela, ya que, en ocasiones, o bien el suelo donde se proyecta la instalación de puntos de recarga no tiene asociada edificabilidad, o en la parcela ya existen otros servicios que la tienen agotada y se ha denegado la licencia para la instalación por esta circunstancia.</p> <p>Además, como se ha señalado anteriormente 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, alterando de esta forma la libre competencia.</p> <p>Por último, señalar, que se valora muy positivamente la posibilidad que se incorpora en la versión del REBT, que acaba de ser sometida a consulta pública, donde el punto 1.3 de la ITC-BT-11 abre la posibilidad de instalar acometidas adicionales para la instalación de infraestructura de recarga eléctrica, en edificios donde ya existe una acometida previa</p>

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

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

Solicitamos también que desde el Gobierno se lleven a cabo las medidas necesarias para armonizar los trámites a nivel autonómico y local para una mayor agilidad en la tramitación de PdR. En particular, además del problema anteriormente mencionado de ayuntamientos que no aceptan las declaraciones responsables, la normativa de algunos ayuntamientos no recoge adecuadamente la actividad de "servicio de recarga", dificultando el normal desarrollo de dicha actividad (problemas a la hora de presentar la declaración responsable, de obtener licencias (si aplica), de dar de alta la actividad, etc). Todos los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU), deberían reflejar adecuadamente la actividad de recarga.

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

<p>12. Valore el proceso de conexión a la red eléctrica con la potencia deseada, indicando si a su juicio existen barreras o dificultades injustificadas o desproporcionadas a nivel regulatorio, administrativo o en la relación y trámites con las distribuidoras de electricidad (máximo 500 palabras).</p>	<p>Se ha reclamado a las empresas distribuidoras una mayor clarificación y estandarización de la documentación necesaria para la tramitación ante ellas de los permisos de acceso y conexión.</p> <p>A este respecto, es preciso recordar que la publicación del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica ha supuesto un gran avance en la digitalización de los procedimientos de tramitación del acceso y conexión a las redes, permitiendo la trazabilidad y el acceso a la información de los expedientes en un riguroso orden de prelación.</p> <p>En concreto, el artículo 5.3 establece que “los gestores de las redes de transporte y distribución deberán disponer de plataformas web dedicadas a la gestión de solicitudes de acceso y conexión, tramitación e información sobre el estado de las mismas, en las que los solicitantes podrán consultar el estado de la tramitación de sus solicitudes”. Por tanto, se trata de una obligación el disponer de una plataforma web donde tramitar y seguir los expedientes de acceso y conexión.</p> <p>Adicionalmente, la Propuesta de Circular de Acceso y Conexión de demanda sacada a consulta pública por la CNMC hace referencia en el Capítulo V a los aspectos relacionados con la transparencia, en relación con las plataformas de gestión y seguimiento de los expedientes de permisos de acceso y conexión, la publicación de la información en los expedientes de concesión de permisos de acceso y conexión de las instalaciones de demanda, la publicación de información de la capacidad de acceso a los nudos y otra información adicional. En este sentido, la propuesta de Circular de acceso y conexión de la demanda, establece unas obligaciones en materia de transparencia y publicidad de la información, al objeto de que los usuarios de las redes eléctricas puedan disponer de una información homogénea y con un mínimo de contenido, tanto desde las plataformas web de los gestores de red para las nuevas solicitudes de acceso y conexión como en las plataformas web donde se pueda visualizar el grado de saturación de las redes en las zonas donde van a solicitar y también en los propios expedientes de solicitud de los permisos.</p> <p>Cabe destacar que las páginas web de las distribuidoras disponen de la información necesaria para que los agentes puedan realizar la tramitación y el seguimiento de sus expedientes (documentos, facturas, requisitos, permisos...) y han sido realizadas siguiendo las pautas establecidas en la normativa. Caso de que se considerase necesaria una mayor homogeneización en el funcionamiento de dichas plataformas, se precisaría una revisión de la normativa para acotar más el diseño requerido. En todo caso, las empresas de aeléc han puesto de manifiesto en el Grupo de Trabajo de Infraestructura de Recarga del Vehículo Eléctrico (GTIRVE) que están a disposición de los agentes a través de sus asociaciones para aclarar cualquier duda o realizar sesiones formativas con los fines solicitados.</p>
<p>13. Indique si, a su juicio, las reglas actuales sobre acceso y conexión a las redes de electricidad fomentan un reparto adecuado de la capacidad disponible entre todos los operadores interesados en instalar puntos de recarga (máximo 500 palabras).</p>	<p>Las empresas distribuidoras siguen los pasos marcados por la regulación establecida en el RD 1183/2020 para conceder los accesos a sus redes siguiendo un orden de prelación temporal marcado por la solicitud independientemente de la tipología de la instalación o de quien sea el operador de punto de recarga solicitante.</p> <p>Las reglas actuales que rigen el acceso y conexión en España establecen que, con carácter general, el criterio de ordenación del otorgamiento será el de prelación temporal, si bien, con el fin de servir al impulso de la penetración de las energías renovables, se regula la excepción al mismo en los casos de hibridación de instalaciones de generación existentes y de concursos de capacidad de acceso en nuevos nudos de la red de transporte o en aquellos nudos donde se libere o aflore capacidad de potencia.</p> <p>Consideramos que este principio de asignación es equitativo y no discriminatorio para los operadores interesados.</p> <p>En cualquier caso, la propuesta de Circular de Acceso y Conexión de la demanda prevé, para una mayor eficiencia del sistema, la capacidad de acceso flexible. Una vez que esté regulada será una herramienta muy eficaz de la que operadores de puntos de recarga se podrán beneficiar.</p> <p>Con una buena planificación de la red, los Puntos de Recarga pueden disponer de una potencia mínima asegurada, y una potencia flexible a mayores en función de la capacidad real de la red. Permitiendo así un máximo aprovechamiento del sistema.</p> <p>Adicionalmente, no se puede olvidar que la propuesta de Circular de Acceso y conexión de la demanda establece elementos que van a facilitar la publicación de información relevante referente a capacidades disponibles, además de considerar que las respuestas de solicitudes de acceso y conexión no se rechacen directamente, sino que se planteen alternativas cuando sea posible. En este sentido, se propone que se publique lo antes posible esta normativa ya que sería una pieza clave para el desarrollo de la IRVE.</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 su calidad de Operadores del sistema de Distribución de electricidad, las empresas asociadas en aelec no son concededoras de los detalles comerciales de intercambio de energía eléctrica entre los participantes en el mercado, por lo que no es posible emitir la valoración que se solicita.</p> <p>La posibilidad de adquirir electricidad directamente en el mercado o participar en mecanismos de flexibilidad puede impulsar la competitividad en las tarifas y condiciones aplicadas por los operadores de puntos de recarga.</p> <p>Participar en los mecanismos de flexibilidad del mercado permite a los operadores de puntos de recarga adaptar sus compras de electricidad en tiempo real de acuerdo con las condiciones del mercado. Esto puede conducir a la obtención de precios más competitivos y a una gestión más eficiente de los recursos eléctricos.</p> <p>La posibilidad de adquirir electricidad en el mercado de producción o participar en mecanismos de flexibilidad fomenta la competencia abierta y puede llevar a una mayor eficiencia en los costes para los operadores de puntos de recarga.</p> <p>Además, se recomienda incentivar el uso de PPAs renovables en la recarga del VE. Los PPAs son instrumentos idóneos para reducir el riesgo de las inversiones y la exposición de los adquirentes de la energía destinada a las estaciones de recarga a la volatilidad a corto plazo.</p> <p>Para que cumplan con esta función, estos contratos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deben tener carácter voluntario y sin discriminaciones, como, por ejemplo, obligar a las comercializadoras a tener una parte de su demanda contratada a largo plazo, estaría limitando la competencia de dicha actividad. • Se deben abolir las barreras a la contratación, como son las derivadas de limitaciones a la duración de los contratos en el caso de determinados consumidores o de un exceso de regulación o de la falta de estabilidad regulatoria. • Asimismo, es necesario fomentar la flexibilidad del régimen de garantías para operar en el mercado para que éste no se convierta en una barrera.
<p>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).</p>	<p>La responsabilidad sobre los costes por adaptación de la red y sus plazos están establecidos en la regulación vigente, la cual no introduce discrecionalidad o discriminación entre solicitantes. No obstante, con el objetivo de acelerar la transición energética podrían introducirse mejoras en la regulación que deriven en una menor imputación del coste de adaptación de la red al solicitante, distribuyendo el resto entre los usuarios de la red vía tarifas.</p> <p>Las inversiones que han de realizar los operadores de puntos de recarga en infraestructura eléctrica para conectarse a la red en algunos emplazamientos pueden llegar a representar un porcentaje muy elevado de la inversión total, más aún si tales inversiones se realizan en suelo no urbanizado, donde los costes de montaje de una acometida son mayores que en suelo urbanizado. Con la intención de hacer asumibles esos costes por parte del promotor se propone, como mejoras sobre el esquema actual, la ampliación de la consideración del régimen “a baremo” para los trabajos de extensión y/o refuerzos correspondientes a nuevos suministros en suelo no urbanizado, de forma similar al correspondiente a suelo urbanizado, hasta alcanzar los objetivos de penetración de puntos de recarga.</p> <p>Por otro lado, es preciso alinear la retribución del distribuidor con los objetivos contemplados en la transición energética para poder integrar en las redes tanto potencia renovable como nuevas demandas, como son las infraestructuras de puntos de recarga para vehículo eléctrico, reconociéndose los costes operativos y de capital prudentemente incurridos. En este sentido, la tasa de retribución del periodo regulatorio vigente hasta 2026 es claramente insuficiente.</p> <p>Además, las tarifas de red deben proporcionar incentivos adecuados a los operadores del sistema, incluyendo el reconocimiento de inversiones anticipadas, para aumentar la eficiencia, fomentar la integración del mercado y la seguridad del suministro, apoyando la innovación en interés de los consumidores en áreas como la digitalización, los servicios de flexibilidad y las interconexiones. En particular, las inversiones en digitalización entran de lleno en la definición de inversiones anticipadas, pues son inversiones que se realizan ante la necesidad de evolucionar hacia unos sistemas de red más eficientes y capaces de responder a las necesidades de consumidores más activos y de recursos de generación renovable más distribuidos.</p>

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).

En España el acceso y conexión es un proceso regulado en el que la normativa define con gran detalle las obligaciones que atañen a los gestores de redes. No existen, por tanto, diferencias sustanciales entre la operativa de los gestores de redes, más allá de ocasionales diferencias de interpretación de la norma que, cuando suceden, son habitualmente resueltas mediante consultas a la CNMC o Ministerio, en su caso.

Las diferencias geográficas y demográficas entre diferentes regiones de España pueden influir en la necesidad y la demanda de infraestructura de carga para vehículos eléctricos. Las áreas urbanas densamente pobladas pueden requerir una mayor concentración de puntos de recarga, mientras que las zonas rurales pueden tener necesidades distintas. Además, las regulaciones locales y las políticas de promoción de la movilidad eléctrica pueden variar entre comunidades autónomas.

La capacidad de la red eléctrica puede variar según la ubicación y la infraestructura existente y por ello, algunas áreas pueden tener una red eléctrica más robusta y preparada para enfrentar la demanda de carga de vehículos eléctricos, mientras que, en otras, puede ser necesario reforzar la red.

Con respecto a los gestores de las redes, es necesario realizar una previsión de infraestructura de recarga que se pretenda conectar a la red de distribución, para incorporar las necesidades de inversión en la planificación de la red de distribución como coste del sistema. De esta forma, se elimina una barrera de entrada del sector, el coste de los posibles refuerzos, favoreciendo la competencia entre agentes.

Para superar posibles barreras entre las diferentes partes del territorio español se recomienda:

- Un reconocimiento de interés estratégico nacional, al estilo de las declaraciones de interés estratégico de las Comunidades Autónomas, supondría un procedimiento de “ventanilla única” ante la administración competente, así como fomentar la coordinación entre las comunidades autónomas para garantizar políticas y procesos similares en todo el país.
- Establecer incentivos uniformes a nivel nacional que promuevan la instalación de puntos de recarga en todas las regiones

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).

El usuario de vehículo propulsado mediante combustibles fósiles tiene la certeza de que, vaya a donde vaya, hay una amplia cobertura de estaciones de servicio en las que puede repostar y no tiene ningún temor a no poder hacerlo ni a tener que detener el viaje por falta de combustible.

Adicionalmente, la tipología de los combustibles se limita a dos, diésel y gasolina, y en el caso de esta última a dos variedades diferenciadas por el grado de octanos, si bien pocos vehículos necesitan gasolina de 98 octanos, por lo que es difícil que una estación de servicio no se adapte al vehículo en el que se realiza el viaje.

Sin embargo, en el caso de la recarga eléctrica, aparte del tipo de conector, hay además diversidad de potencias de carga, lo que puede llevar a que, incluso localizando un PdR, este no se adapte a sus necesidades y, o bien no tenga el tipo de conector adecuado u obligue a un tiempo de recarga que no sea compatible con los planes de viaje.

Por todo lo expuesto, el proceso de planificación del viaje y de las paradas de recarga tiene una mayor complejidad para el usuario de vehículo eléctrico y es necesario que pueda acudir a una fuente oficial con información fiable sobre los PdR y su localización, tal y como establece la ley 7/2021 de 20 de mayo de cambio climático en su artículo 15, donde se establece la creación y puesta en marcha del Registro Nacional de Puntos de Recarga de acceso público. Por ello, debe publicarse la información pendiente establecida en la OM TED/445/2023, por la que se regula la información a remitir por los prestadores de servicio de recarga. Esta información son los procedimientos de cada CCAA, así como las instrucciones técnicas para remitir al MITERD la información dinámica en tiempo real (precio y disponibilidad).

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

El grado de competencia es alto, el mercado de proveedores de servicios DE movilidad (MSPs) y operadores de puntos de recarga (CPOs) está muy atomizado. Por lo que no se identifica ningún problema al respecto.

Cabe señalar que en el mercado participan grandes utilities, fabricantes de automóviles y nuevas compañías especializadas en movilidad eléctrica con fuerte capacidad de inversión.

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

También existe un obstáculo técnico asociado a los conectores, aunque ha mejorado notablemente con el paso del tiempo, gracias a la normalización de conectores tipo 2 y CCS2.

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).

Como se ha indicado en la respuesta a la pregunta 15, las inversiones que los operadores de PdR realizan en infraestructura eléctrica para conectarse a la red en algunos emplazamientos pueden representar un porcentaje muy elevado de la inversión total, en especial cuando las inversiones se realizan en suelo no urbanizado, donde los costes de montaje de una acometida son mayores que en suelo urbanizado. Para hacer asumibles esos costes por parte del promotor se propone la ampliación de la consideración del régimen "a baremo" para los trabajos de extensión y/o refuerzos correspondientes a nuevos suministros en suelo no urbanizado, de forma similar al correspondiente a suelo urbanizado, hasta alcanzar los objetivos de penetración de puntos de recarga.

También es necesario prolongar las tarifas reguladas 3.0 TDVE y 6.1 TDVE dedicadas a la recarga pública de vehículo eléctrico más allá de 2025, ya que, todavía no se han cumplido los objetivos de penetración de VE.

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).

Los usuarios y potenciales usuarios de vehículos eléctricos suelen tratarse de usuarios previamente digitalizados que están habituados a descargarse aplicaciones y abrir cuentas de diferentes tipos, incluyendo las que permitan el uso de puntos de recarga públicos. En cualquier caso, personas que no utilizan habitualmente la tecnología asociada a las aplicaciones de los teléfonos pueden encontrar inicialmente alguna dificultad a la hora de acceder por primera vez a una recarga pública, sin embargo, es una cuestión fácilmente subsanable con los canales de atención telefónica puestos disposición de los usuarios, que pueden guiarle durante el proceso de alta y para iniciar su sesión de carga. Adicionalmente, la normativa AFIR (Reglamento de Infraestructura de Combustibles Alternativos) contempla que cada vez más estaciones de recarga integren métodos de pago con tarjeta de crédito.

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

La última versión del Reglamento AFIR incluye nuevas obligaciones sobre métodos de pago, donde se incorpora el pago directo con tarjetas de crédito.

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

Hoy en día no hay una fuente que aglutine toda la información sobre precios de diferentes operadores de forma oficial (hay algunos comparadores privados, donde no se confirma la actualización de la información). Por lo que para obtener los precios actualizados es necesario descargar la aplicación de cada CPO o MSP. Sin embargo, el MITECO está trabajando en un Geoportal donde se incorporaría toda la información sobre localización y características sobre puntos de recarga (en futuro cercano también con información en tiempo real). Es importante que la publicación de este Geoportal no se retrase.
Por otro lado, debe tenerse en cuenta que la última versión del Reglamento AFIR regula la forma en la que se debe presentar el precio.

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

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

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

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

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

La interoperabilidad con MSPs globales permite que extranjeros carguen a través de sus aplicaciones habituales en infraestructura de recarga de CPOs españoles. Además, muchos MSPs en España vienen de otros países europeos

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

La facilidad de cambio entre diferentes proveedores de energía eléctrica, una vez el punto de recarga está ya en funcionamiento, es la misma que para cualquier otro usuario. La comercialización de electricidad es un mercado libre donde existe muchas comercializadoras con diferentes tipos de ofertas.

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).