

29/09/2023 13:49

Created

Asociación empresarial

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

CIDE ASOCIACIÓN

Nombre completo (del particular o de la institución representada)

Público

¿Desea hacer público su nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?

<p>1. Valore la relevancia de las ubicaciones como factor competitivo en la actividad de recarga de vehículos eléctricos. Indique si a su juicio existen diferencias relevantes en las condiciones de competencia según la ubicación de los puntos de recarga (por ejemplo, entre zonas urbanas, vías interurbanas, etc.) y según la potencia de los puntos de recarga (recarga rápida, normal, lenta, etc.) y, de ser así, explique y valore dichas diferencias (máximo 500 palabras).</p>	<p>Desde CIDE se ha constatado que existe menos interés, por parte de las empresas privadas, en instalar puntos de recarga de vehículos eléctricos en zonas rurales que en zonas urbanas o interurbanas. En otras palabras, las empresas privadas no disponen, o son menores, de incentivos económicos para invertir en el desarrollo de infraestructura en zonas geográficas, en las que, mayoritariamente, el volumen de vehículos eléctricos desplegados es menor y, por tanto, se prevé un retorno económico que no hace rentable la inversión.</p> <p>Como consecuencia de ello, y en base a su ubicación, se considera que el desarrollo de infraestructura en zonas rurales no se encuentra en posición de competir en condiciones de rentabilidad económica con el desarrollo en zonas urbanas o grandes núcleos de población. Sin embargo, el disponer de puntos de recarga distribuidos en las zonas rurales o con bajo interés comercial y, especialmente, en aquellas que se constituyen como puntos estratégicos de la red nacional de carreteras, es un factor clave para el despliegue generalizado del vehículo eléctrico, con el objetivo de alcanzar la cifra de 5.450.000 vehículos para 2030.</p> <p>Por ello, en aquellas zonas donde no exista interés comercial en promover puntos de recarga públicos, se promueva la instalación de infraestructuras de recarga de vehículo eléctrico a través de las empresas distribuidoras, tal y como se indica en la respuesta dada en la pregunta dos de la presente consulta pública, operando así como suministradores de último recurso para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en aquellas zonas rurales más desfavorecidas en donde no existe iniciativa privada.</p> <p>Por otro lado, en lo que respecta a la potencia, cabe señalar que convendría trabajar con los modos de recarga 3 y 4 (semi-rápida y rápida). Existen necesidades de un tiempo de recarga bajo tanto en las zonas urbanas como en las zonas rurales, sumándose en las zonas rurales la necesidad de incorporar a aquellos usuarios con movilidad eléctrica en recorridos más largos. Uno de los mayores inconvenientes que existe en el momento actual para los usuarios de vehículos eléctricos son los tiempos de espera de recarga, por lo que, si se consiguen disminuir esos tiempos y se hace más atractivo el sector, el número de consumidores de vehículos eléctricos aumentará tanto en el área urbana como en el rural.</p>
<p>2. Valore el diseño y funcionamiento de los procedimientos administrativos competitivos (como los concursos públicos) para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) e indique si, a su juicio, existen barreras desproporcionadas o injustificadas que dificulten la participación en dichos procedimientos y si existen elementos susceptibles de mejora (por ejemplo, en relación con la facilidad para participar en los procedimientos, la duración de los contratos, la división en lotes, etc.). En su caso, indique si existen diferencias en función de la localización o la potencia de los puntos (máximo 500 palabras).</p>	<p>Desde CIDE consideramos necesario que, en aquellas zonas donde no exista interés comercial en promover puntos de recarga públicos, se promueva la instalación de infraestructuras de recarga de vehículo eléctrico a través de las empresas distribuidoras, por ejemplo, en zonas rurales más desfavorecidas, donde la iniciativa privada pudiera no ser tan rentable y se genere una brecha aun mayor entre estas zonas y las urbanas. Además, a través del Observatorio Descarbonización Rural de CIDE (ODR), sabemos que existe interés 7 de cada 10 ciudadanos rurales, que disponen de vehículo eléctrico, hacen uso de la infraestructura de recarga pública y electrolineras. Posteriormente, no vemos inconveniente en ceder estas infraestructuras a un tercero que pueda estar interesado.</p> <p>Para que esto pueda realizarse, según el art. 38.10 de la Ley 24/2013, el Gobierno debe establecer los términos y condiciones en que, a través de un procedimiento de concurrencia (que garantice que no hay iniciativa privada para la prestación del servicio), los distribuidores puedan operar como suministradores de último recurso para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en aquellas zonas rurales más desfavorecidas en donde no existe iniciativa privada. Por ello CIDE considera que se debe desarrollar la normativa que ordene los procedimientos de concurrencia lo antes posible permitiendo que en aquellos municipios que estén interesados tengan la posibilidad de poder apoyarse en los distribuidores de la zona para empezar a instalar ya los puntos de recarga correspondientes.</p> <p>Esta disposición es particularmente relevante en zonas rurales, donde las condiciones de competencia pueden ser menos favorables para los proveedores privados debido a la menor densidad de población y, por lo tanto, a un mercado potencialmente menos rentable. En estas áreas, la inversión privada en puntos de recarga puede ser limitada, lo que a su vez podría desincentivar la adopción de vehículos eléctricos por parte de la comunidad local.</p> <p>La garantía de cobertura es fundamental para asegurar que, incluso en áreas menos pobladas y remotas, se disponga de una infraestructura de recarga básica. Esto es esencial para promover la adopción de vehículos eléctricos en zonas rurales y reducir la brecha de acceso a esta tecnología.</p> <p>La minimización de barreras de entrada juega un papel importante en este contexto, ya que reconoce las dificultades que enfrentan los proveedores en zonas rurales. La designación del distribuidor como último recurso reduce las barreras de entrada y agiliza el proceso de implementación de puntos de recarga en estas áreas.</p> <p>Por otro lado, la reciente Ley 7/2021, de 20 de mayo de cambio climático y transición energética promueve la movilidad sin emisiones, estableciendo el impulso de las instalaciones recarga vehículo eléctrico en municipios de más de 50.000 habitantes. Consideramos que debería ampliarse este criterio, para municipios de menos de 50.000 habitantes, para así impulsar el vehículo eléctrico en estas zonas. Con ello se posibilitarían nuevos modelos de negocio en estas zonas con riesgo de despoblación, en la línea de un nuevo campo de oportunidades para la España rural.</p>

<p>3. Valore los procedimientos y condiciones de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) y, en particular, si a su juicio existen requisitos injustificados o desproporcionados para su obtención. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización (vías urbanas, interurbanas etc.) o la potencia de los puntos (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).</p>	<p>La obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública en España presenta diferencias significativas en función de varios factores, como la potencia del punto de recarga y la ubicación.</p> <p>Para la instalación de puntos de recarga de baja tensión en terrenos particulares, se ha introducido un procedimiento que requiere únicamente una declaración responsable de cumplimiento con el artículo 3 del Real Decreto-ley 29/2021. Sin embargo, se ha observado que esta normativa no es conocida ni aplicada uniformemente por los ayuntamientos, lo que puede generar retrasos considerables, llegando a alcanzar hasta 12 meses en algunos casos.</p> <p>En el caso de puntos de recarga de media tensión, se añaden requisitos adicionales, incluyendo la obtención de permisos de la delegación de Industria de la comunidad autónoma. El tiempo promedio de espera para estos permisos es de aproximadamente seis meses. Además, se necesita un acta de autorización para la construcción, lo que prolonga aún más el proceso. En total, la instalación de puntos de recarga de media tensión puede llevar varios meses.</p> <p>Para puntos de recarga de alta potencia, especialmente aquellos que superan los 100 kW, los procedimientos se vuelven aún más complejos. Se pueden requerir permisos adicionales para equipos de transformación de energía o modificaciones en la infraestructura de la distribuidora eléctrica. Además, se necesita un permiso de puesta en marcha. La necesidad de suministro eléctrico de alta tensión, que no es habitual en instalaciones de la vía pública, agrega una barrera adicional. Por lo tanto, se considera que la instalación de puntos de recarga presenta mayores obstáculos debido a su prolongada duración y a la gran cantidad de permisos y licencias requeridos, lo que a veces puede resultar desproporcionado.</p> <p>Adicionalmente, la disparidad en la manera en que los diferentes ayuntamientos aplican las regulaciones puede tener un impacto en los plazos y requisitos, dependiendo de la ubicación geográfica, en lo que respecta a la instalación de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos y los trámites y requisitos derivados de estos.</p> <p>En resumen, aunque se han implementado medidas para simplificar la obtención de licencias o permisos para puntos de recarga de baja tensión, como la declaración responsable, existen problemas significativos en su implementación efectiva debido a la falta de conocimiento y aplicación por parte de algunos ayuntamientos. Para fomentar la adopción de vehículos eléctricos y la instalación de puntos de recarga, es fundamental mejorar la difusión y el cumplimiento uniforme de las normativas y simplificar los procedimientos en todos los niveles de tensión y ubicaciones.</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>	

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 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).

CIDE ASOCIACIÓN

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).

Desde CIDE consideramos que la necesidad de tener que solicitar un informe de aceptabilidad por parte de los distribuidores aguas abajo a los distribuidores aguas arriba o al gestor de la red de transporte, en su caso, puede resultar una barrera para los puntos de recarga que estén conectados a la red del distribuidor aguas abajo, ya que supone una dilación en el tiempo del procedimiento de solicitud de acceso y conexión.

Debe tenerse en cuenta que la tramitación de este tipo de solicitudes puede afectar a su vez a los consumidores conectados a la red de los distribuidores aguas abajo por lo que garantizar que se gestionan correctamente es esencial para conseguir avanzar en la agilización de la tramitación de los permisos de acceso y conexión.

Desde CIDE consideramos que el informe de aceptabilidad debe limitarse a casos estrictamente necesarios y justificados por una verdadera afección en la red de distribución aguas arriba, tal y como ya se indicó en los comentarios enviados a la Propuesta de Circular por la que se establece la metodología y condiciones del acceso y de la conexión a las redes de transporte y distribución de las instalaciones de demanda de energía eléctrica.

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).

Queremos trasladar nuestra preocupación en cuanto a lo indicado, puesto que si se mantiene la redacción de la Propuesta de Circular antes mencionada va a suponer la necesidad de que el distribuidor aguas abajo solicite informe de aceptabilidad en la mayoría de las solicitudes de permisos de acceso y conexión, lo que tendrá como consecuencia práctica un tratamiento diferente y más perjudicial para los solicitantes de acceso a la red de distribución de aquellas empresas distribuidoras que están conectadas a la red del distribuidor aguas arriba que verán, por este motivo, como la tramitación de sus solicitudes se ralentiza en el tiempo respecto a las de otros consumidores. En este sentido consideramos que los consumidores, y en este caso concreto, solicitantes de puntos de recarga, no pueden verse perjudicados, en cuanto a la dilación del procedimiento para la tramitación de sus solicitudes, por el mero hecho de estar conectados a un distribuidor conectado a su vez a otro distribuidor aguas arriba, no siendo ello además coherente con el principio recogido en la normativa de dotar al proceso de obtención de los permisos de acceso y conexión de mayor agilidad y eficiencia.

Consideramos por ello necesario que los supuestos en los que sea necesario solicitar el informe de aceptabilidad sean sólo aquellos estrictamente necesarios y justificados por una verdadera afección de la solicitud en la red de transporte o del distribuidor aguas arriba.

En este sentido, desde CIDE se considera que se cumple con la normativa vigente de acceso y conexión. Se cumple el orden de prelación de las solicitudes de acceso y conexión, sin valorar el reparto de capacidad disponible ente todos los operadores.

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).

14. En relación con los acuerdos entre operadores, comercializadoras de energía, etc., para el suministro de electricidad al punto de recarga, indique si, a su juicio, existe algún aspecto con potencial para restringir la competencia de forma injustificada o desproporcionada, y valore la posibilidad de adquirir electricidad directamente en el mercado de producción (sin adquirirla a una comercializadora) o participar en los mecanismos de flexibilidad del mercado (máximo 500 palabras).

15. Valore el sistema de reparto de costes de adaptación de la red de distribución eléctrica y los plazos de adaptación de la red (máximo 500 palabras).

Desde CIDE consideramos que es necesario ampliar el límite de inversión actual al que están sometidas las empresas distribuidoras, teniendo en cuenta las inversiones de refuerzo en redes para garantizar la integración del vehículo eléctrico, de manera eficiente y segura. El actual límite de inversión para redes y electrificación en relación con la distribución eléctrica (un 0,13% del PIB, según se establece en Real Decreto 1048/2013), sería insuficiente para acometer las inversiones necesarias para cumplir con la óptima integración del vehículo eléctrico. .

Según los estudios realizados desde CIDE, consideramos que para poder afrontar la adecuación de las redes a las necesidades de integración de renovables y del vehículo eléctrico sería preciso eliminar la limitación a la inversión o al menos incrementar el límite actual del 0,13 del PIB al 0,22% del PIB.

En concreto, para garantizar que se puedan conectar las instalaciones de puntos de recarga y que el refuerzo de red no se vea limitado por el volumen máximo de inversión de cada empresa, se podría articular que aquellos refuerzos de red que tuvieran como causa una solicitud de conexión de un punto de recarga público no computaran en la limitación de inversión del distribuidor.

Asimismo, y en relación con los planes de inversión, preocupa a las empresas distribuidoras que las actuaciones no previstas, y por lo tanto no incluidas en los planes de inversión presentados, que se realicen con el objeto de atender solicitudes de acceso y conexión a la red de infraestructuras de recarga de vehículo eléctrico, sean debidamente retribuidas. Siendo uno de los requisitos para el reconocimiento retributivo de las inversiones en redes que las mismas estén incluidas en los planes de inversión aprobados, consideramos que debería articularse un procedimiento claro que permita al distribuidor informar sobre dichas nuevas actuaciones, para que las mismas sean debidamente reconocidas y retribuidas.

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).

Desde CIDE consideramos que no existen diferencias en todo el territorio o entre gestores de las redes en cuanto al acceso y conexión, ya que para todas las solicitudes de acceso y conexión, sean en el punto que sean, se sigue el procedimiento regulado en el Real Decreto 1183/2020 , de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, que se completará con la futura Circular de la CNMC, por la que se establece la metodología y condiciones de acceso y de la conexión a las redes de transporte y distribución de las instalaciones de demanda de energía, cuyo primer trámite de información pública finalizó el pasado 28 de junio de 2023.

No obstante lo anterior, desde CIDE queremos poner de manifiesto existe una clara diferencia entre el procedimiento de acceso y conexión de una solicitud que se haga a un gestor que esté conectado a otra red de distribución o a transporte y el procedimiento de acceso y conexión que se tramite directamente con estos dos últimos agentes.

Esta diferencia es el informe de aceptabilidad, tal y como se ha mencionado en la respuesta a la pregunta 12, a la que nos remitimos para no resultar reiterativos. Este hecho va a suponer la necesidad de que el distribuidor aguas abajo solicite informe de aceptabilidad en la mayoría de las solicitudes de permisos de acceso y conexión, lo que tendrá como consecuencia práctica un tratamiento diferente y más perjudicial para los solicitantes de acceso a la red de distribución de aquellas empresas distribuidoras que están conectadas a la red del distribuidor aguas arriba, que verán, por este motivo, como la tramitación de sus solicitudes se ralentiza en el tiempo respecto a las de otros consumidores.

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

La accesibilidad y calidad de la información sobre la localización y disponibilidad de puntos de recarga para vehículos eléctricos son aspectos cruciales para fomentar la adopción de la movilidad eléctrica y mejorar la experiencia de los usuarios.

Además, otorgar a los distribuidores acceso a la planificación a nivel nacional de la ubicación de puntos de recarga facilitaría una expansión más eficiente de la infraestructura de carga. Esto permitiría identificar áreas con una demanda creciente y facilitar la inversión en dichas ubicaciones, con un enfoque particular en áreas rurales que a menudo enfrentan desafíos adicionales en términos de acceso a puntos de recarga.

La utilización del geoportal del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) como plataforma centralizada para incluir información sobre puntos de recarga junto con las gasolineras sería una excelente manera de centralizar la información relacionada con la movilidad sostenible, brindando a los usuarios una visión integral de las opciones de carga y combustible.

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).

Desde CIDE consideramos importante que los consumidores dispongan de incentivos claros para la adquisición de un vehículo eléctrico. Algunas de estas medidas planteadas en el Grupo de Trabajo de Infraestructuras de Recarga del Vehículo Eléctrico (GTIRVE) para incentivar el despliegue del vehículo eléctrico y que por tanto se tenga que incrementar el número de puntos de recarga privados serían:

1. Establecer una tarifa de acceso a redes específica para los consumidores que instalen este tipo de puntos de recarga.

Por un lado, se incentivaría la contratación de un vehículo eléctrico si estas tarifas se diferenciaban de las tarifas generales. Por otro lado, hay que tener en cuenta que el consumo derivado de los vehículo eléctrico se trata de un consumo “nuevo”, es decir, resultado de la migración del consumo de energía de otro vector energético al sistema eléctrico. Por lo tanto, estaríamos ante un incremento del consumo que generarán sinergias positivas con total seguridad (el incremento de costes de activos de red será inferior al incremento de ingresos derivado de la migración de este uso energético), de modo que parte de éstas puedan ser trasladadas a estos consumidores. Esta medida asimismo ayudaría a que las instalaciones interiores de los consumidores estuvieran adecuadamente adaptadas a los requerimientos técnicos que este tipo de uso exige.

Esta medida consistiría en establecer una tarifa específica para las instalaciones de vehículo eléctrico que dispongan de instalación individualizada que asegure que el destino de la electricidad es exclusivo para la recarga del vehículo eléctrico. Esta tarifa podría diseñarse de modo que incentive el uso de la red en periodos de menor demanda de la misma, pero en cualquier caso, que suponga un menor coste para el consumidor que mantenerse bajo su instalación general.

Al mismo tiempo, y en relación con el establecimiento de una tarifa para los puntos de recarga privado, sería conveniente establecer las siguientes medidas adicionales:

- Establecer normativamente que para acogerse a esta tarifa que se deba instalar un contador específico para lograr así la independización del este punto de suministro.
- Facilitar el conocimiento del consumo individualizado de la parte correspondiente a la recarga del vehículo eléctrico y que su uso sea exclusivamente para dicho fin.
- Que el contador del punto de recarga forme de la base regulatoria de activos del distribuidor para evitar que éste pudiera ser una barrera.

2. Facilidad de acceso a la información de puntos de recarga público. Uso de DATADIS como base de información de puntos de recarga conectados a la red de distribución.

DATADIS es una plataforma en funcionamiento, neutral y que respeta la privacidad de los consumidores donde cualquier consumidor puede consultar información de sus suministros sin necesidad de conocer el distribuidor al que está conectado. Por lo indicado, DATADIS puede ser una fuente de información más de la plataforma o plataformas que se desarrollen para informar a los consumidores sobre los puntos de recarga existentes. Actualmente los puntos de suministro que disponen de una tarifa vinculada a la recarga de vehículo eléctrico ya están inventariados en la plataforma. Asimismo, DATADIS podría ser capaz de facilitar información adicional sobre el uso reciente (permitiría inferir si ha estado en funcionamiento), e incluso, si se estableciera regulatoriamente, facilitar información de interés para los consumidores que fuera almacenada en las bases de datos de los distribuidores.

Se debe establecer el marco regulatorio adecuado para que las plataformas que publiquen puntos de recarga puedan acceder a DATADIS para obtener información de los puntos de recarga existente. A día de hoy dicha información sería la Información básica existente: Ubicación, tarifa, potencia y energía mensual.

Igualmente, para a implementación de esta medida, se debería regular que el distribuidor pueda solicitar información de detalle para incorporar en sus bases de datos tales como tipo de cargador, estado de funcionamiento, modos de pago, etc.