

29/09/2023 23:28

Created

Asociación empresarial

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

Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (CEEES)

**Nombre completo (del particular o de la institución representada)**

Público

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

<p><b>1. Valore la relevancia de las ubicaciones como factor competitivo en la actividad de recarga de vehículos eléctricos. Indique si a su juicio existen diferencias relevantes en las condiciones de competencia según la ubicación de los puntos de recarga (por ejemplo, entre zonas urbanas, vías interurbanas, etc.) y según la potencia de los puntos de recarga (recarga rápida, normal, lenta, etc.) y, de ser así, explique y valore dichas diferencias (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), a fecha 31 de diciembre de 2022 (último ejercicio completo), en España circulaban 109.619 vehículos eléctricos de batería (BEV, por sus siglas en inglés). Esta cantidad representa el 0,41% del total de turismos registrados en nuestro país.</p> <p>Esa escasísima demanda hace que las estaciones de servicio obligadas a instalar puntos de recarga en cumplimiento del artículo 15 de la Ley 7/2021 sepan de antemano que su inversión va a ser ruinoso. No obstante, han de hacerlo porque de no cumplir la citada norma se enfrentan a un rigurosísimo régimen sancionador, cosa que no ocurre con ningún otro sector, incluida la Administración.</p> <p>Dicho lo cual, en muchas ocasiones es la propia Administración -en sus distintos niveles- quien hace competencia desleal ofreciendo recargas gratuitas en puntos de titularidad pública a las estaciones de servicio que han hecho los deberes y que, por obligación o por convencimiento, tienen instalado y han invertido en un punto de recarga. En ocasiones, esa competencia desleal viene dada por otros negocios privados que no tienen el suministro de energía para la movilidad en el centro de su negocio pero que ofrecen este servicio como una cortesía a sus clientes - hoteles, restaurantes, centros comerciales, etc.-. Si hay sectores que se enfrentan a un régimen sancionador si no cumplen con las obligaciones normativas y otros que no lo hacen, no tiene demasiado sentido que estos segundos ofrezcan las recargas sin coste puesto que pretenden amortizar las inversiones vendiendo otros productos o servicios a los automovilistas que no pueden ser ofrecidos por las estaciones de servicio. Ubicación, potencia y disponibilidad son tres factores fundamentales para los puntos de recarga.</p> <p>Las estaciones de servicio están estratégicamente situadas en los mejores puntos de la red de carreteras y tienen una vocación de servicio a la movilidad que hace que sean las preferidas por los usuarios. Tienen mejores ubicaciones y accesos, servicios complementarios, condiciones de seguridad y atención personal al buen funcionamiento obteniendo los mejores índices de operatividad. Pero todo esto tiene un coste para el operador que debe repercutir en el PVP, ya que debe atender a la rentabilidad y supervivencia de su negocio con esta nueva energía para la movilidad que sustituye a los carburantes tradicionales. La red de estaciones de servicio garantiza también un servicio en aquellas zonas interurbanas o rurales con menor afluencia de vehículos, menos atractivas para determinados operadores de PdR, pero completamente necesarias para un despliegue completo.</p>
<p><b>2. Valore el diseño y funcionamiento de los procedimientos administrativos competitivos (como los concursos públicos) para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) e indique si, a su juicio, existen barreras desproporcionadas o injustificadas que dificulten la participación en dichos procedimientos y si existen elementos susceptibles de mejora (por ejemplo, en relación con la facilidad para participar en los procedimientos, la duración de los contratos, la división en lotes, etc.). En su caso, indique si existen diferencias en función de la localización o la potencia de los puntos (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Los procedimientos administrativos para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública son complicados y de difícil o nulo acceso para los pequeños y medianos empresarios del sector de la movilidad. Existen claras barreras que dificultan la participación en estos concursos públicos a los que sólo pueden acceder las grandes compañías o corporaciones. Por ello, es imposible competir en igualdad de condiciones. En los casos que conocemos, los lotes que se licitan agrupan muchos PdR que junto con los requisitos técnicos y constructivos hacen que la inversión mínima y asunción de pérdidas en la cuenta de resultados durante los primeros años (por la falta de demanda de recargas de BEV) sea inasumible para las pymes. La tramitación administrativa es además muy compleja. Adicionalmente se depende de determinada información que debe ser suministrada por la compañía eléctrica que habitualmente es competidora en el concurso público, teniendo una posición ventajosa.</p> <p>Adicionalmente, la respuesta a la pregunta 1 debe ser tenida en cuenta para el correcto análisis de esta cuestión. ¿Es de recibo que se instalen puntos de recarga en instalaciones de titularidad pública en los que uno de los criterios de adjudicación sea el precio cuando pueden optar a esa adjudicación empresas integradas verticalmente que pueden vender electricidad a precios más competitivos que una pyme cuando esa pyme puede estar obligada a cumplir la Ley 7/2021 y en caso contrario enfrentarse a un exigente régimen sancionador?</p>

<p><b>3. Valore los procedimientos y condiciones de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) y, en particular, si a su juicio existen requisitos injustificados o desproporcionados para su obtención. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización (vías urbanas, interurbanas etc.) o la potencia de los puntos (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>En general, hay que indicar que los plazos siguen siendo muy prolongados y no permiten poner en uso los equipos, haciendo compleja la planificación de sus puestas en servicio además de impedir que se puedan ligar los procesos de instalación con los plazos de garantía. Siguen existiendo obstáculos en determinados ayuntamientos a la aplicación del artículo 17 de la Ley 20/2013 de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM), motivados por la negativa de admitir la declaración responsable para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en sus términos municipales, siendo el medio establecido.</p> <p>De igual forma, la declaración responsable establecida por el Real Decreto-ley 29/2021 es de aplicación únicamente a la infraestructura de recarga, lo cual no permite agilizar los plazos relativos a las licencias de obra relativas a las acometidas eléctricas necesarias. Todos los eslabones de la cadena de suministro de electricidad a infraestructura deben poder acogerse a la declaración responsable.</p> <p>En relación con la instalación en aquellos emplazamientos de vías interurbanas o corredores que están afectados por la normativa de la DG Carreteras, se propone simplificar los procesos y condiciones de instalación para que ésta sea lo más parecida a la instalación en otras localizaciones. Se propone lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizar la posibilidad de autorizar “provisionalmente” las obras mientras se resuelve la autorización definitiva, con el compromiso de cumplir con las distancias establecidas por la normativa. Esta autorización provisional sería efectiva desde el momento en que se registre la solicitud de autorización definitiva por parte del solicitante y en ella se acredite que las instalaciones a ejecutar cumplen con la normativa. En caso de denegación posterior se procedería a retirar el equipo (fácilmente desmontable).</li> <li>• La disposición adicional séptima del Reglamento de Carreteras prevé un plazo de 9 meses, con carácter desestimatorio, para las autorizaciones administrativas. El sentido del silencio no puede cambiarse a positivo/estimatorio dado el régimen general que rige al silencio administrativo (artículo 24 de la Ley 39/2015). Se propone reducir el plazo de 9 meses a 3 meses para el otorgamiento de la autorización, dado que parte de la información a revisar por la administración se ha aligerado o se podría aligerar (zonas de tráfico intenso, títulos de propiedad, o instalaciones desmontables).</li> <li>• Siempre que esté vigente una autorización concedida para una instalación de equipos de recarga, considerar que es válida para una posterior ampliación de la misma siempre que no varíen sustancialmente las condiciones de ejecución. Será aplicable a los casos de instalación de nuevos equipos junto a los ya autorizados y que no requieren nuevos elementos necesarios para la acometida eléctrica (nuevo centro de transformación, centro de seccionamiento, etc.).</li> </ul> <p>Incorporar en la autorización las servidumbres de paso requeridas para la instalación en terrenos de titularidad pública estatal de la infraestructura eléctrica necesaria para la puesta en servicio del punto de recarga por parte de la compañía distribuidora.</p>
<p><b>4. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público. Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Existen trámites desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público además de una muy compleja tramitación de las ayudas de subvención que alargan y en algunos casos excluyen a los peticionarios de estas, debido al desproporcionado proceso de tramitación en lo que respecta a plazos y dificultad de seguimiento de los expedientes.</p> <p>En concreto se proponen mejoras sobre:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Establecer una exención de la obligación de obtener permisos de acceso y conexión para los puntos de recarga de alta potencia de + 250 kW (Real Decreto 1183/2020).</li> <li>2. Agilizar trámites administrativos del proceso de instalación de puntos de recarga, detallados en la pregunta 3.</li> <li>3. Incluir la tramitación electrónica en los procedimientos de registro. La Contratación con la comercializadora del suministro eléctrico para poner en marcha el punto de recarga requiere la obtención del certificado de la instalación eléctrica por parte de Industria. A este respecto, cada Comunidad Autónoma tiene sus procedimientos de registro. Alguno es telemático y de forma inmediata. En otras las delegaciones pueden tardar meses en devolver la documentación sellada, lo que paraliza el proceso de contratación con la comercializadora. Se propone la obligatoriedad de este trámite pase a ser telemático en toda España.</li> <li>4. Aplicar plazos del procedimiento abreviado (mitad de los normales), sin límite de potencia (actualmente 15 kW). En la actualidad, los trámites para la instalación de un punto de recarga eléctrica de acceso público en España son largos y complejos. Debido a distintas barreras administrativas, el proceso completo desde que se decide realizar la inversión en esta infraestructura hasta que la misma está en funcionamiento, puede dilatarse hasta 3 años. Estas barreras las podemos dividir en obtención de las licencias pertinentes, gestiones con Distribución (especialmente para el entronque final con la línea de distribución y el cierre del expediente correspondiente) y legalización en Industria de la instalación.</li> </ol> <p>Incluso con la nueva normativa (Real Decreto 1183/2020 y Real Decreto Ley 29/2021), los plazos continúan siendo largos, especialmente en el entronque con la línea de distribución una vez realizada la instalación y el correspondiente cierre administrativo del proyecto. Actualmente el plazo de medio de la respuesta inicial con las condiciones técnico-económicas es superior a los 65 días y el plazo medio para el entronque se sitúa de media en 9 meses.</p> <p>Con carácter general cualquier punto de recarga que conlleve la ejecución de un Centro de transformación CT añade entre 9-12 meses de retraso, porque este CT requiere de aprobaciones de las DG de Industria de la CCAA en la que esté ubicado. Agilizaría el proceso que las DGI de las CCAA tengan preaprobados proyectos tipo de CT que estén exentos de aprobación o está sea por declaración responsable, y de manera análoga para las Actas de Puesta en Marcha.</p>

<p><b>5. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga localizados en espacios privados no accesibles al público general (en domicilios particulares o centros de trabajo, entre otros). Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).</b></p>	
<p><b>6. Valore la regulación, trámites y requisitos para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en estaciones de servicio ya existentes, indicando en particular si a su juicio existen requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas. Indique, asimismo, si los trámites o condiciones de los operadores privados de estaciones de servicio pueden introducir obstáculos a la competencia injustificados o desproporcionados (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Los procedimientos y condiciones de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en estaciones de servicio ya existentes son complicados y se alargan demasiado en el tiempo, lo que hace que existan instalaciones paralizadas y sin uso durante meses. Esto supone un grave perjuicio económico para el empresario que ha hecho la inversión ya que se trata de instalaciones muy poco o nada rentables.</p> <p>En relación con los trámites para la obtención de licencias o permisos municipales, siguen existiendo, como se ha dicho, obstáculos derivados de la negativa de los ayuntamientos a admitir la declaración responsable para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en sus términos municipales.</p> <p>En caso de instalación de puntos de recarga en estaciones de servicio ya existentes, en explotación y ya debidamente autorizadas (lo que se denomina “instalación de servicios principal”), consideramos que no es necesario modificar los accesos, ni solicitar autorización para ello conforme a la disposición adicional primera de la Orden de 16 de diciembre de 1997. Así lo incluye también, a sensu contrario, la Orden Circular 4/2021 sobre instrucciones para la elaboración de informes previos en solicitudes de autorización de puntos de recarga de vehículos eléctricos que afecten a la zona de protección de las carreteras del Estado:</p> <p>“...Igualmente sucederá cuando el punto de recarga no vaya asociado con ninguna instalación principal ya autorizada por no ser de aplicación la mencionada modificación de la Disposición Adicional Primera de la Orden TMA/178/2020, de 19 de febrero. Ambos casos deberán tratarse como una solicitud de autorización de una nueva instalación de servicio”.</p> <p>En definitiva, conforme a lo anterior, sería posible justificar que no hace falta tramitar autorización administrativa para el acceso a la carretera para el punto de recarga porque ya lo tiene la estación de servicio.</p> <p>Excepción a lo anteriormente dicho sería el caso de que la estación de servicio (“instalación de servicios principal”) donde se pretende instalar el punto de recarga, se ubique en un tramo de elevada accidentalidad. En ese caso, la Administración debe comprobar que las instalaciones no se sitúan un tramo de concentración de accidentes. Para agilizar este punto, y evitar esta comprobación a priori, se podría proponer declaración responsable del titular de la instalación principal manifestando que la estación de servicio no se encuentra ubicada en uno de estos tramos, remitiéndose para ello a la relación oficial de Tramos de Concentración de Accidentes en la RCE.</p>

Contestada en la respuesta 6.

**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).**

**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).**

Las medidas de apoyo público para la instalación y explotación de puntos de recargas son insuficientes ya que se tratan de inversiones muy cuantiosas, especialmente para los puntos de recarga rápidos, para instalaciones muy poco o nada rentables en estos momentos dado el escaso número de vehículos eléctricos que circulan en España (ver respuesta 1).

Si lo que deseamos es que los postes de recarga tengan competencia entre ellos, es necesario que no queden aglutinados en unas pocas grandes empresas. Como bien ha reconocido la propia CNMC al analizar determinados mercados energéticos, es el acceso al mercado de las pymes lo que garantiza una competencia eficaz. No obstante, dado que las pymes tienen mayores dificultades financieras, es necesario apoyar financieramente estas instalaciones de manera mucho más decidida que lo hacen los sucesivos planes Moves. De hecho, sería deseable que los planes Moves reservaran una dotación presupuestaria para las pymes del sector de estaciones de servicio, que, como ya se ha mencionado, es el único sector que se enfrenta a un durísimo régimen sancionador en caso de incumplir la norma.

Debe configurarse un mecanismo de ayuda a la instalación de infraestructura de recarga de acceso público interurbana en la vía pública de alta potencia, con especial atención a las zonas sombra. Este mecanismo deberá cubrir tanto a la instalación de la infraestructura como los costes de operación, al menos mientras éstas no sean rentables.

Adicionalmente, en lo que refiere a programas de ayudas como el MOVES III, la ayuda tarda mucho en llegar al promotor de la infraestructura, casi dos años después de realizar la inversión. Al igual que ocurre en otras líneas de ayuda (p.e. "moves singulares") la disposición de la ayuda económica debería estar disponible desde el mes siguiente de su concesión, al menos en un porcentaje elevado.

La intensidad de las ayudas para las Pymes debe ser mayor para promover su instalación y por tanto mayor número de puntos de suministro y mejor competencia. Y las ayudas deben contemplar no solamente el CAPEX sino los OPEX hasta que el punto ofrezca rentabilidad, si lo que se pretende es impulsar el BEV y especialmente el despliegue de infraestructura.

<p><b>9. Valore las regulaciones relativas a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de propiedad privada como estaciones de servicio, aparcamientos y edificios no residenciales, incluyendo las referidas a obligaciones de instalación en determinados lugares (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>La regulación impone realizar instalaciones cuando se trata de inversiones muy elevadas que difícilmente puede asumir una pyme, siendo que además todavía no son instalaciones rentables, tal y como se ha argumentado en la respuesta 1 y en el informe “DESPLIEGUE E INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA ELÉCTRICA Y DE HIDRÓGENO”, elaborado por CEEES y que ya obra en poder de la Subdirección de Estudios e Informes de la CNMC. Por lo tanto, entendemos que el camino correcto pasa por incentivar más y obligar menos. Adicionalmente, si se quiere un verdadero progreso de la electromovilidad, la Administración debería tener más en cuenta al sector de las estaciones de servicio, un tipo de negocio que, por su propia naturaleza, cuenta con las mejores ubicaciones, los mejores accesos, el recuerdo del consumidor y todo un universo de productos y servicios para el automovilista.</p> <p>Por otra parte, la obligatoriedad de instalación de puntos de recarga en estaciones de servicio en función de las ventas de combustible no es el mejor criterio. Nos llegaremos a encontrar muchos postes de recarga juntos y zonas de sombra, sin postes de recarga, por ejemplo, en las zonas rurales. Por lo tanto, el criterio idóneo para la instalación de los puntos de recarga debiera ser por la distancia entre los mismos, y siempre intentando que se instalen de una manera incentivadora y no con imposiciones.</p> <p>Y es que esas imposiciones suponen, de facto, la quiebra de la necesaria y deseable libertad de empresa en el marco de la economía de mercado, recogido en el artículo 38 de la Constitución Española de 1978, pues se obliga a pymes a ofrecer determinados productos o servicios para los cuales no existe demanda. Ese mandato, sujeto como hemos dicho a un severo régimen sancionador, genera pérdidas a las pequeñas y medianas empresas objeto de las obligaciones.</p>
<p><b>10. Valore si, a su juicio, los acuerdos entre agentes privados relacionados con el acceso a ubicaciones para puntos de recarga en espacios privados (hoteles, centros comerciales, estaciones de servicio, etc.) pueden introducir restricciones injustificadas o desproporcionadas que limiten la competencia (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Volvemos a insistir en el hecho de que las estaciones de servicio son la única vertical de negocio con régimen sancionador si no cumplen con las obligaciones de instalación recogidas en el artículo 15 de la Ley 7/2021 y en su posterior desarrollo normativo. Eso propicia que, sabedoras de la nula rentabilidad actual de estas infraestructuras, grandes compañías energéticas acudan con ofertas muy por debajo del precio de mercado del suelo de una estación de servicio, aduciendo como argumento para cerrar esos acuerdos la obligatoriedad de cumplir la norma si la pyme en cuestión no quiere ser sancionada por la Administración. Por supuesto que estas prácticas distorsionan el mercado de las recargas, que está amenazado por un efecto predatorio en los precios.</p> <p>Adicionalmente los plazos de los contratos que estas grandes compañías energéticas ofrecen a los propietarios de las estaciones de servicio son muy largos, lo que hace que se pueda repetir una situación de oligopolio e los próximos años en el sector de estaciones de servicio.</p>

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).

Existen barreras económicas y dilatorias para tramitar el proceso de conexión a red eléctrica con la potencia deseada, especialmente, cuando la eléctrica a la que se le piden condiciones no es partícipe de la operación del punto de carga.

Se debería regular un plazo de actuación a las distribuidoras con una penalización por no actuación en plazo para evitar perjuicios al empresario (algún socio de CEEES ha esperado 22 meses para que la distribuidora le diera la potencia requerida). Adicionalmente, muchas gasolineras no cuentan en sus instalaciones con la potencia necesaria, por lo que si se quiere poner en marcha la distribuidora obliga a hacer la inversión en el centro transformación (CT) que luego debe ser cedido a la propia distribuidora, quien lo puede utilizar para dar potencia a otros competidores que se beneficiarán del riesgo asumido por el pionero. CEEES tiene un asociado situado junto a una de las principales autovías de España que sólo puede instalar un cargador de 50kW si antes destina 500.000 euros a pagar un CT (este ejemplo se puede acreditar en caso de ser precisado por la CNMC). Existe un gravísimo problema aguas arriba, pero las sanciones recaen aguas abajo.

El Real Decreto-ley 29/2021 contempla “garantizar el cumplimiento de dichos plazos y reforzar el carácter estratégico de dichas infraestructuras, se incorpora en el marco legal un régimen sancionador, generalizado para el posible incumplimiento de plazos por parte de la distribuidora, y particularizado para el caso de que la instalación de consumo corresponda con una infraestructura de puntos de recarga”

Por otro lado, en distintas ocasiones se ha puesto en conocimiento del Ministerio para la Transición Ecológica el posible incumplimiento por parte de las empresas distribuidoras de energía eléctrica de los diferentes plazos a los que se refiere la normativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 13 del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, para comunicar y dar traslado al promotor de una infraestructura eléctrica de puntos de recarga del resultado del análisis de las solicitudes realizadas por estos. Solicitudes que van acompañadas de las condiciones técnico-económicas asociadas a dicha instalación. La “Disposición transitoria segunda. Procedimientos de instalación de puntos de recarga en tramitación” dice:

45. El incumplimiento reiterado, por parte de los distribuidores de energía eléctrica, de los plazos de respuesta previstos en la normativa sectorial, imponer injustificadamente condiciones, dificultades o retrasos en relación con la tramitación de los permisos de acceso y conexión, y entronque y conexión de las nuevas instalaciones a la red de los consumidores, en particular de los puntos de recarga de vehículos eléctricos y sus infraestructuras asociadas, cuando se cause un grave perjuicio a los consumidores.»

No se ha determinado de manera precisa cuando se consideran condiciones injustificadas, dificultades o retrasos en dicha tramitación. Sería conveniente especificar cuándo se puede denunciar, cómo y ante quién. Y habilitar un canal de denuncias.

Por todo ello, este RD no tiene ninguna repercusión efectiva.



Las reglas actuales suponen trabas a los operadores o promotores que solicitan la potencia al estar de forma generalizada ésta al límite de su disponibilidad, debiendo el operador asumir importantes sobrecostes de ampliación y mejora de la red eléctrica.

**13. Indique si, a su juicio, las reglas actuales sobre acceso y conexión a las redes de electricidad fomentan un reparto adecuado de la capacidad disponible entre todos los operadores interesados en instalar puntos de recarga (máximo 500 palabras).**

Sería muy recomendable y aconsejable para potenciar la competencia en igualdad de condiciones que hubiera más flexibilidad en el mercado de la electricidad y así se evitarían posiciones de dominio en el mercado.

**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).**

Las grandes compañías, operadoras y por su puesto la Administración tienen más facilidad para acceder y conectarse a las redes de electricidad. Se debería apoyar más a las pymes del sector de la movilidad para aminorar estas grandes diferencias. Las zonas urbanas son más atractivas para instalación de los postes de recarga, quedando las zonas rurales más desatendidas, y, por tanto, hay una desigualdad en el desarrollo de los postes de recarga entre ambas.

**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).**

Existe un déficit histórico de información pública sobre esta materia, que en teoría paliará la entrada en vigor de la Orden TED/445/2023, de 28 de abril, por la que se regula la información a remitir por los prestadores de servicio de recarga energética al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

No obstante, a día de hoy el geoportal sigue sin mostrar los precios de los diferentes puntos de recarga ni su disponibilidad. Consideramos imprescindible que el geoportal indique si el cargador está operativo o fuera de servicio de una manera clara, y figure el día y hora de actualización de la información

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

**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).**

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

**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).**

<p><b>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).</b></p>	<p>Existen numerosos y cuantiosos costes para instalación y mantenimiento de un punto de recarga. Cuanta más potencia más elevado es el coste. Uno de los mayores costos en la instalación del poste de recarga son los centros de transformación. Tanto el centro de transformación necesario para tener la potencia como el centro de transformación para transformar la media en baja tensión para el caso de los postes de recarga de más de 100 kW. Esto se convierte en una barrera absolutamente desproporcionada para ejercer la actividad, ya que a día de hoy las inversiones son absolutamente ruinosas, debido a que no hay parque de vehículos eléctricos suficiente que justifique estas inversiones. carga gratuita.</p> <p>Los costes principales de la instalación suelen ir ligados en primer término a la acometida y equipos de protección y a los requerimientos adicionales de dotación de seguridad activa necesarios para garantizar los posibles riesgos de incendio que se pudieran originar en una operación de recarga. En muchos casos son superiores a los inherentes a la propia instalación de los puntos de recarga, cableado y equipos de carga.</p> <p>Se trata en estos momentos de costes inasumibles para una pyme por cuanto el sector precisa de ayudas reales, ya que además se trata en estos momentos de instalaciones no rentables.</p> <p>Por último, hay que considerar que la tecnología está evolucionando constantemente, mucho más rápidamente que la demanda de los usuarios de recarga. Y los requerimientos técnicos y de potencia también. Las estaciones de servicio que se han adelantado a la demanda instalando cargadores de 22kw y 50 kw de potencia se han visto penalizados por haber adquirido unos equipos más caros y más ineficientes, que los que hay en la actualidad y con prestaciones que ya se ven obsoletas, a la vista de la recientemente aprobada directiva europea AFIR.</p>
<p><b>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).</b></p>	<p>Fundamentalmente los obstáculos tienen que ver con los costes y plazos de los procesos de obtención de potencia y obtención de permisos necesarios para la puesta en funcionamiento de los equipos que permitan llevar a cabo los servicios de recarga.</p>

**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).**

Las grandes compañías eléctricas se encargan de tener sus aplicaciones para que el titular de una estación de servicio con punto de recarga tenga difícil acceso a la información de ese cliente que recarga su vehículo.

Es muy difícil para los usuarios poder comparar condiciones, puesto que, como ya hemos dicho anteriormente, no hay un registro público en el que aparezcan todos los postes de recarga con las condiciones de cada uno de ellos. Esto hace inviable poder saber las condiciones distintas entre unos y otros. Por eso sería deseable que el Geoportal incluyera esa información sobre precios y disponibilidad.

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

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

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

**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).**

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

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

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

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

Es importante que las empresas que prestan los medios de pagos (bancos, empresas energéticas que tienen sus app...) no cobren comisiones excesivas al operador del punto de carga ya que quedarán repercutidas en el PVP.

No resulta sencillo conocer las tarifas de los distintos operadores.  
Al igual que en una estación de servicio deben estar publicitados en cada estación los precios de cada combustible, debiera estar igualmente obligados a indicar en los postes de recarga el precio de recarga del kilovatio, cosa que ahora mismo no apetece.  
Adicionalmente, algunos operadores exigen un importe mínimo de euros, independientemente de la carga efectuada.

**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 compañía hace lo posible para que su fondo de comercio sea inaccesible a terceros.  
Los operadores ofrecen mejores condiciones en el caso de ser cliente de la empresa en cuestión, obligándote a tener su app para que el precio sea menor.  
Como se ha indicado en las preguntas 23 y 24, la interoperabilidad de los puntos de recarga es indispensable sin penalizaciones en el precio con respecto al acceso directo a través de la aplicación móvil del operador.  
Puede tomarse como ejemplo la revisión de la Ordenanza de Estaciones de Recarga que ha presentado el Ministerio Federal de Asuntos Económicos y Acción Climática de Alemania, en la cual se establece que todas las estaciones de recarga que entren en servicio después del 30 de junio de 2023 deberán contar con al menos un método de pago contactless mediante tarjetas de crédito o débito.

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

Por lo anteriormente expuesto, sí existen barreras a la competencia.

**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).**

Dado que cada operador en España funciona con una app diferente, que la información de todos los postes de recarga no es pública ni se encuentra en un único registro, etc., para los usuarios de vehículos eléctricos procedentes de otros países la recarga es sin duda mucho más complicada.

**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).**