

28/09/2023 17:41

Created

Asociación empresarial

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

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

Confidencial

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

En ámbito privado, no consideramos que la ubicación pueda resultar un factor competitivo en la actividad. En cambio, en ámbito público sí lo es. Para impulsar la implantación del vehículo eléctrico en España es necesario que exista una red de puntos de recarga a lo largo de toda la geografía, incluyendo vías secundarias y zonas despobladas. En tales zonas, puede no resultar competitivo instalar puntos de recarga por lo que la existencia de ayudas públicas puede favorecer o incluso garantizar la presencia y sostenibilidad de tales puntos de recarga.

**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).**

En muchos casos los trámites burocráticos son excesivamente farragosos por lo que debería implementarse un sistema simplificado. En los procesos de contratación pública deberían concretarse las características técnicas que deben proporcionar los puntos de recarga y comprobarse que los candidatos los cumplen. Un documento de referencia que deberían utilizar todas las administraciones públicas que lancen procesos de contratación pública es la "Guía para el uso de las normas técnicas y la acreditación en la contratación pública" publicada conjuntamente por ENAC y UNE. Las licitaciones públicas no separan entre producto e instalación. Ello supone que la oferta deba contar con la colaboración entre fabricantes y constructoras/instaladoras. Si el trámite se dividiera en pliegos (uno para el producto y otro para la instalación) se podría simplificar mucho todo el proceso.

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

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

La ITC-BT-04 del Reglamento electrotécnico para baja tensión (REBT) requiere la legalización mediante proyecto de:

- Las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en corriente alterna instaladas en el exterior que tengan una potencia superior a 10 kW
- Las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en corriente alterna instaladas en el interior que tengan una potencia superior a 50 kW
- Todas las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en corriente continua, independientemente de su potencia y ubicación.

Esto supone que, para la legalización de puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) en el exterior, su tramitación sea más compleja y su coste sea mucho mayor que en instalaciones interiores, sin que ello se base en criterios de seguridad.

Se propone simplificar los requisitos para la legalización de puntos de recarga instalados en el exterior para que el proyecto sólo sea necesario en caso de potencias superiores a 25 kW. Además, en el caso de instalaciones en corriente continua, el trámite debería equipararse al de las instalaciones en corriente alterna.

**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).**

La ITC-BT-04 del Reglamento electrotécnico para baja tensión (REBT) requiere la legalización mediante proyecto de:

- Las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en corriente alterna instaladas en el exterior que tengan una potencia superior a 10 kW
- Las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en corriente alterna instaladas en el interior que tengan una potencia superior a 50 kW
- Todas las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en corriente continua, independientemente de su potencia y ubicación.

Esto supone que, para la legalización de puntos de recarga en localizaciones de acceso público en el exterior, su tramitación sea más compleja y su coste sea mucho mayor que en instalaciones interiores, sin que ello se base en criterios de seguridad.

Se propone simplificar los requisitos para la legalización de puntos de recarga instalados en el exterior para que el proyecto sólo sea necesario en caso de potencias superiores a 25 kW. Además, en el caso de instalaciones en corriente continua, el trámite debería equipararse al de las instalaciones en corriente alterna.

<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>La ITC-BT-04 del Reglamento electrotécnico para baja tensión (REBT) requiere la legalización mediante proyecto de:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en corriente alterna instaladas en el exterior que tengan una potencia superior a 10 kW</li><li>- Las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en corriente alterna instaladas en el interior que tengan una potencia superior a 50 kW</li><li>- Todas las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en corriente continua, independientemente de su potencia y ubicación.</li></ul> <p>Esto supone que, para la legalización de puntos de recarga en espacios privados no accesibles al público general en el exterior, su tramitación sea más compleja y su coste sea mucho mayor que en instalaciones interiores, sin que ello se base en criterios de seguridad.</p> <p>Se propone simplificar los requisitos para la legalización de puntos de recarga instalados en el exterior para que el proyecto sólo sea necesario en caso de potencias superiores a 25 kW. Además, en el caso de instalaciones en corriente continua, el trámite debería equipararse al de las instalaciones en corriente alterna.</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>Por el momento no hemos identificado requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas.</p> <p>En cualquier caso, sería recomendable mejorar la difusión de la Orden TMA/277/2023, de 21 de marzo, por la que se modifica la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicio. Actualmente aún existen administraciones que desconocen la posibilidad de utilizar los trámites simplificados que permite esta Orden.</p>

Por el momento no hemos identificado requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas.

En cualquier caso, sería recomendable mejorar la difusión de la Orden TMA/277/2023, de 21 de marzo, por la que se modifica la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicio. Actualmente aún existen administraciones que desconocen la posibilidad de utilizar los trámites simplificados que permite esta Orden.

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

Los plazos de tramitación y obtención de las ayudas para la instalación de puntos de recarga son excesivamente largos. Debería dotarse a la administración pública de los medios necesarios para agilizar al máximo esta tramitación.

En muchos casos los trámites burocráticos son excesivamente farragosos por lo que debería implementarse un sistema simplificado.

**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).**

En el artículo 4 del Real Decreto Ley 29/2021 se prescribe que antes del 1 de enero de 2023, todos los edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con una zona de uso para aparcamiento con más de veinte plazas, así como en los estacionamientos existentes no adscritos a edificios con más de veinte plazas, deberán disponer de ciertas dotaciones mínimas de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en función del número total de plazas de aparcamiento.

No obstante, en el redactado del Decreto Ley 29/2021 no se incluye ningún régimen sancionador. Ello ha comportado que, en la mayoría de los casos, el requisito de esta ley no se haya cumplido.

Consideramos que el artículo 4 del Decreto Ley 29/2021 debería revisarse para incluir un régimen sancionador y para actualizar las fechas límite para realizar las instalaciones.

**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).**

A priori no consideramos que estos acuerdos puedan introducir restricciones injustificadas o desproporcionadas que limiten la competencia

**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).**

Es imprescindible que se impulse la instalación de puntos de recarga en las vías interurbanas ya que sin una buena red pública de recarga será imposible potenciar la implantación del vehículo eléctrico en nuestro país. Para ello, es necesario eliminar todas las barreras legislativas que se detallan en las correspondientes respuestas.

En la siguiente imagen, procedente de la web de la comisión europea, se puede observar la gran diferencia entre España y el resto de países de la UE en cuanto a implantación de puntos de recarga en la RTE-T.

Enlace a la imagen: <https://ibb.co/NYrBjYt>

Enlace a la web del mapa interactivo de la red TEN-T de la comisión europea:  
<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html?layer=11,12,13,14,15>

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

Los trámites burocráticos, tanto a nivel de administración como a nivel de compañía de distribución, son excesivamente complejos y lentos. Los plazos desde que se inicia la tramitación hasta que el punto de recarga está totalmente operativo pueden ser de hasta 24 meses, lo cual representa tiempos 3 o 4 veces más largos que en otros países de nuestro entorno.

La legislación aplicable debería actualizarse para simplificar y agilizar todo este procedimiento.

Además, toda la información necesaria para llevar a cabo la tramitación (por ejemplo, la potencia disponible en la red) debería estar siempre disponible para consulta y no debería requerir de trámites o consultas adicionales a la compañía, los cuales introducen demoras adicionales en el proceso.

**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).**

Consideramos que actualmente no hay reglas ni transparencia por lo que no hay forma de detectar si el reparto de la capacidad disponible es justo.  
Debería legislarse tanto las reglas sobre acceso y conexión a las redes de electricidad como el acceso a la información sobre la capacidad disponible y el reparto de la misma.

**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).**

Las instalaciones de acumulación de energía pueden servir para flexibilizar la demanda de energía y estabilizar los costes. Sin embargo, este tipo de instalaciones actualmente no está suficientemente legislada.

**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).**

Actualmente el coste de la adaptación de la red de distribución eléctrica para poder dar suministro a nuevas estaciones de recarga sólo lo asume el solicitante. Debería existir algún tipo de fondo de compensación que asumiera un porcentaje del coste de adaptación de la red. Además, el Estado debería definir una estrategia de país para la adaptación de la actual red de distribución eléctrica para que ésta sea capaz de dar servicio a la futura demanda, sin que ello deba repercutirse a los operadores de puntos de recarga exclusivamente.

**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).**

No nos es posible dar respuesta a esta pregunta. Consideramos que son los operadores de puntos de recarga quienes podrán ofrecer información al respecto de las diferencias entre CCAA y compañías distribuidoras.

**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).**

Es imprescindible que se impulse la instalación de puntos de recarga en las vías interurbanas ya que sin una buena red pública de recarga será imposible potenciar la implantación del vehículo eléctrico en nuestro país. Para ello, es necesario eliminar todas las barreras legislativas que se detallan en las correspondientes respuestas.

En la siguiente imagen, procedente de la web de la comisión europea, se puede observar la gran diferencia entre España y el resto de países de la UE en cuanto a implantación de puntos de recarga en la RTE-T.

Enlace a la imagen: <https://ibb.co/NYrBjYt>

Enlace a la web del mapa interactivo de la red TEN-T de la comisión europea:

<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html?layer=11,12,13,14,15>

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

No nos es posible dar respuesta a esta pregunta. Consideramos que son los usuarios, operadores de puntos de recarga y proveedores de servicios quienes podrán ofrecer información al respecto.

La estación de recarga tiene la capacidad de proporcionar la información sobre su estado (disponibilidad, operatividad, etc.), pero debe ser el operador del punto de recarga quien traslade dicha información al usuario o al proveedor de servicio de recarga para que esté disponible para su consulta.

**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).**

No nos es posible dar respuesta a esta pregunta. Consideramos que son los proveedores de servicios quienes podrán ofrecer información al respecto.

**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 cumplimiento con la Directiva 2014/94/EU, que próximamente será sustituirá por el Reglamento (EU) 2023/1804, la ITC-BT-52 del Reglamento Electrotécnico para Baja Tensión (REBT) introdujo el siguiente requisito en su apartado 5.4:  
Para garantizar la interconectividad del vehículo eléctrico a los puntos de recarga, para potencias mayores de 3,7 kW y menores o iguales de 22 kW los puntos de recarga de corriente alterna estarán equipados al menos con bases o conectores del tipo 2. Para potencias mayores de 22 kW los puntos de recarga de corriente alterna estarán equipados al menos con conectores del tipo 2. En modo de carga 4 los puntos de recarga de corriente continua estarán equipados al menos con conectores del tipo combo 2, de conformidad con la norma EN 62196-3.

Entendemos que con este requisito debería evitarse la existencia de obstáculos técnicos para la utilización de cualquier punto de recarga por parte de todo tipo de vehículo eléctrico.

**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>Observamos diversos aspectos:</p> <p>1) En ocasiones las compañías eléctricas (comercializadoras) han inducido a los propietarios de puntos de recarga para que incrementen el término de potencia correspondiente al suministro eléctrico. Esto no es necesario ya que la tecnología de los cargadores inteligentes se encarga de gestionar la carga en función de la potencia disponible.</p> <p>2) La ITC-BT-04 del Reglamento electrotécnico para baja tensión (REBT) requiere la legalización mediante proyecto de: o Las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en corriente alterna instaladas en el exterior que tengan una potencia superior a 10 kW o Las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en corriente alterna instaladas en el interior que tengan una potencia superior a 50 kW o Todas las instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en corriente continua, independientemente de su potencia y ubicación.</p> <p>Esto supone que, para la legalización de puntos de recarga en el exterior, su tramitación sea más compleja y su coste sea mucho mayor que en instalaciones interiores, sin que ello se base en criterios de seguridad.</p> <p>Lo mismo sucede en el caso de instalaciones en corriente continua. Consideramos que no es necesaria esta diferenciación para el modo de carga 4, ya que la conexión a la instalación fija es la misma para ambas instalaciones. De hecho, la instalación de alimentación a la estación de recarga en ambos casos se realiza en corriente alterna, siendo la única diferencia que la conversión a continua se realiza en el interior de la estación de recarga, la cual se trata de un producto conforme a norma.</p> <p>Por todo ello, consideramos que: o se deberían simplificar los requisitos para la legalización de puntos de recarga instalados en el exterior para que el proyecto sólo sea necesario en caso de potencias superiores a 25 kW. o Además, en el caso de instalaciones en corriente continua, el trámite debería equipararse al de las instalaciones en corriente alterna.</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>No nos es posible dar respuesta a esta pregunta. Consideramos que son los proveedores de servicios quienes podrán ofrecer información al respecto.</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).**

Consideramos que deberían existir acuerdos de interoperabilidad entre proveedores de servicios de recarga que eviten que los usuarios deban instalarse diversas aplicaciones para ello.  
En otros países de nuestro entorno existen acuerdos o incluso plataformas públicas que facilitan y garantizan dicha interoperabilidad.

**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).**

Consideramos que deberían existir acuerdos de interoperabilidad entre proveedores de servicios de recarga que eviten que los usuarios deban instalarse diversas aplicaciones para ello.  
En otros países de nuestro entorno existen acuerdos o incluso plataformas públicas que facilitan y garantizan dicha interoperabilidad.  
Además, consideramos que, en los puntos de recarga de acceso público, siempre deberían ofrecerse los sistemas de pago que estipula el artículo 5.1 del Reglamento (EU) 2023/1804 (AFIR). De esta forma se evitarían, por ejemplo, problemas derivados de la falta de cobertura móvil, especialmente para usuarios de otros países.

No nos consta que exista ningún portal de la administración pública en el que se ofrezca este tipo de información. Consideramos que sería conveniente que la administración pública impulsara la creación de un portal de este tipo en el que se proporcionaran estos datos.

**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).**

No nos es posible dar respuesta a esta pregunta. Consideramos que son los usuarios de vehículos eléctricos quienes podrán ofrecer información al respecto.

**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).**

No nos es posible dar respuesta a esta pregunta. Consideramos que son los operadores de puntos de recarga quienes podrán ofrecer información al respecto.

**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).**

En cumplimiento con la Directiva 2014/94/EU, que próximamente será sustituirá por el Reglamento (EU) 2023/1804, la ITC-BT-52 del Reglamento Electrotécnico para Baja Tensión (REBT) introdujo el siguiente requisito en su apartado 5.4:  
Para garantizar la interconectividad del vehículo eléctrico a los puntos de recarga, para potencias mayores de 3,7 kW y menores o iguales de 22 kW los puntos de recarga de corriente alterna estarán equipados al menos con bases o conectores del tipo 2. Para potencias mayores de 22 kW los puntos de recarga de corriente alterna estarán equipados al menos con conectores del tipo 2. En modo de carga 4 los puntos de recarga de corriente continua estarán equipados al menos con conectores del tipo combo 2, de conformidad con la norma EN 62196-3.

Entendemos que con este requisito debería evitarse la existencia de obstáculos técnicos para la utilización de cualquier punto de recarga por parte de todo tipo de vehículo eléctrico, incluyendo los procedentes de otros puntos de la UE.

Por otra parte, consideramos que, en los puntos de recarga de acceso público, siempre deberían ofrecerse los sistemas de pago que estipula el artículo 5.1 del Reglamento (EU) 2023/1804 (AFIR). De esta forma se evitarían, por ejemplo, problemas derivados de la falta de cobertura móvil, especialmente para usuarios de otros países.

**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).**

Consideramos que actualmente es muy sencillo realizar el cambio entre diferentes proveedores de energía eléctrica independientemente de si la instalación incluye puntos de recarga o no.

**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).**

Existen fabricantes de automóviles que ofrecen el punto de recarga y su instalación a coste 0, o a un coste muy inferior del precio de mercado. Esta práctica afecta negativamente a la competencia en el mercado de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos y de su instalación. Consideramos que, si se trata de una promoción comercial impulsada por el fabricante del vehículo o el concesionario, ésta debería afectar exclusivamente al precio del propio vehículo y no al precio del punto de recarga ni a su instalación.

Un caso similar se produce con promociones especiales realizadas por comercializadoras eléctricas, las cuales, para atraer nuevos clientes, ofrecen la instalación de puntos de recarga a precio muy inferior al del mercado.

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