

29/09/2023 9:39

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)?**

1. Valore la relevancia de las ubicaciones como factor competitivo en la actividad de recarga de vehículos eléctricos. Indique si a su juicio existen diferencias relevantes en las condiciones de competencia según la ubicación de los puntos de recarga (por ejemplo, entre zonas urbanas, vías interurbanas, etc.) y según la potencia de los puntos de recarga (recarga rápida, normal, lenta, etc.) y, de ser así, explique y valore dichas diferencias (máximo 500 palabras).

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

- Consideramos necesario que las licitaciones públicas para el despliegue de IRVE, en todo caso vengan acompañadas bien en la propia licitación o bien en licitaciones independientes, de los servicios de mantenimiento de una empresa instaladora necesarios para el adecuado funcionamiento de las instalaciones a lo largo de toda su vida útil.
- Esto es necesario debido a que actualmente resulta habitual que instalaciones costeadas por la administración se encuentren en desuso como consecuencia de la no realización de labores de mantenimiento. Por este motivo, inversiones llevadas a cabo por las administraciones publicas no trasladan a la sociedad las funcionalidades y beneficios para las que fueron realizadas.
- Para facilitar que todos los perfiles de empresa (incluidas micropymes y autónomos) puedan participar en las distintas licitaciones para el despliegue de IRVE y su mantenimiento, independientemente de su tamaño y su capacidad financiera, consideramos necesario que se lleven a cabo iniciativas que fomenten las licitaciones de IRVE mediante lotes de menor tamaño en función del contexto de la zona en la que se ubiquen o vayan a ubicar las infraestructuras.

|   |   |
|---|---|
| <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> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• A pesar de que el despliegue de puntos de recarga del vehículo eléctrico se ha visto incrementado durante los últimos años, una gran cantidad de ordenanzas municipales de los municipios de nuestro país aún no ha sido actualizada y no contempla de manera específica este tipo de instalaciones.</li> </ul> <p>Como consecuencia de ello, ante la solicitud de licencias o permisos para llevar a cabo este tipo de instalaciones, no existen procedimientos específicos a seguir y los distintos casos son analizados de forma individualizada por los técnicos del ayuntamiento o incluso abordados en las juntas de gobierno. Lo que alarga de forma considerable los plazos de tramitación e incrementa las gestiones y los costes de puesta en servicio.</p> <p>En determinados casos, cuando el despliegue de IRVE implica cesiones de terreno público por un periodo de tiempo determinado, a la problemática relativa a la tramitación de licencias o permisos para llevar a cabo la IRVE, se le suma la problemática relacionada con la utilización del suelo público.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A pesar de que el RD-L 29/2021 establece que de forma general la instalación de IRVE, se llevaría a cabo por la vía de la declaración responsable, aún resulta habitual que muchos ayuntamientos y administraciones de ámbito local no lo permitan. Esto es debido a que las ordenanzas municipales vigentes tienen cierta antigüedad y en materia de IRVE se encuentran obsoletas, o incluso los ayuntamientos desconocen que pueden utilizar la vía de la declaración responsable.</li> <li>• Para el despliegue de IRVE en determinadas zonas como pueden ser los entornos interurbanos, la periferia de los municipios, entornos rurales o zonas histórico-artísticas, las ubicaciones se suelen ver afectadas por competencias de distintas administraciones y agentes (ayuntamientos, CC.AA, diputaciones, patrimonio, MITMA, MITECO, ADIF, confederaciones hidrográficas, etc.). En este tipo de situaciones no queda claro que tramites se deben llevar a cabo con cada uno de los agentes, lo que disuade el despliegue de IRVE. Consideramos que una forma adecuada de reducir la complejidad de estos trámites sería el establecimiento de una ventanilla única que facilite los tramites con las distintas administraciones afectadas.</li> </ul> |
| <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>Desde nuestro punto de vista, y teniendo en cuenta lo expuesto en la pregunta nº 3, consideramos que más que tramites innecesarios, el problema viene dado por las ineficiencias, duplicidades y falta de procedimientos estandarizados para la puesta en servicio de IRVE de acceso público, que alarga los procesos de puesta en servicio de forma considerable.</p> <p>De forma general los procedimientos que requieren tramites autonómicos varían en función de la CC.AA en la que se vaya a ubicar la IRVE.</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).**

**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).**

Desde el punto de vista de las ayudas al despliegue de IRVE, consideramos que son adecuadas y en ningún caso pueden plantear problemas de competencia, ya que estas están a disposición de todos los agentes interesados que quieran beneficiarse de ellas.

En cualquier caso, actualmente los elevados plazos que transcurren desde la solicitud de la ayuda hasta que el beneficiario recibe el importe de la misma están disuadiendo a una parte importante de los interesados de llevar a cabo instalaciones de IRVE, por los fondos de los que previamente debe disponer para costear la instalación.

Como puntos adicionales para fomentar el despliegue de IRVE y con ello fomentar la movilidad eléctrica, consideramos que resultarían de gran utilidad:

o Introducción de bonificaciones fiscales en el impuesto de sociedades y el IRPF de aquellas empresas, trabajadores autónomos o usuarios finales que incluyan infraestructuras de recarga del vehículo eléctrico en sus edificios o aparcamientos.

o Establecimiento de exenciones de tributación en el IRPF e impuesto de sociedades de las ayudas percibidas en el contexto de los programas de ayuda de fomento de la movilidad eléctrica, de forma similar a como ya se recoge en la Disposición adicional quinta de la “Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.” Para programas de ayuda como los regulados por el RD 737/2020, RD 477/2021 o RD 691/2021.

o El igual que hemos indicado en la cuestión nº 2, consideramos necesario Llevar a cabo iniciativas que fomenten las licitaciones de IRVE mediante lotes de menor tamaño en función del contexto de la zona en la que se ubiquen o vayan a ubicar las infraestructuras para facilitar la participación de cualquier perfil de empresa, independientemente de su tamaño y capacidad financiera.

Las regulaciones que se han venido introduciendo en los últimos años en materia de requisitos técnicos y dotaciones mínimas a grandes rasgos nos parecen adecuadas.

En lo relativo a las dotaciones mínimas de los edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con una zona de uso aparcamiento con más de veinte plazas, los objetivos fijados para enero de 2023 establecidos en el RD-L 29/2021 aun habiéndose superado la fecha aún están muy lejos de cumplirse.

**9. Valore las regulaciones relativas a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de propiedad privada como estaciones de servicio, aparcamientos y edificios no residenciales, incluyendo las referidas a obligaciones de instalación en determinados lugares (máximo 500 palabras).**

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

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

**12. Valore el proceso de conexión a la red eléctrica con la potencia deseada, indicando si a su juicio existen barreras o dificultades injustificadas o desproporcionadas a nivel regulatorio, administrativo o en la relación y trámites con las distribuidoras de electricidad (máximo 500 palabras).**

• Existen problemáticas durante la tramitación de los expedientes de suministro de energía eléctrica, que no solo afectan a las instalaciones de IRVE, sino que lo hacen a cualquier tipo de suministro eléctrico. Principalmente están relacionados con los elevados periodos de tramitación, la falta de transparencia de las plataformas de tramitación de las empresas distribuidoras, las dificultades a la hora de resolver dudas, discrepancias y conflictos por la inexistencia de canales de comunicación ágiles y de personal de contacto con capacidad técnica de decisión, así como la incertidumbre en los plazos de gestión de los distintos hitos y la fecha en la que la instalación podrá ser puesta en servicio.

Teniendo esto en cuenta, consideramos de vital importancia que la CNMC de total prioridad al desarrollo de la “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” que sometió a consulta pública durante el pasado mes de junio.

• En el despliegue de IRVE producido en vías interurbanas o en zonas alejadas de los núcleos urbanos, los promotores se encuentran con que además de la propia instalación de IRVE, tienen que asumir la inversión y los trabajos de las instalaciones de nueva extensión que lleven la energía hasta ese punto. En estos casos, en gran parte de las ocasiones el coste de las instalaciones de nueva extensión puede llegar a ser incluso superior al de las instalaciones de IRVE, lo que en muchos casos disuade a los promotores de llevarlo a cabo como consecuencia de la elevada inversión.

Esta problemática, contribuye a retrasar el despliegue de IRVE en dichas zonas, dificulta su desarrollo por parte de las pymes y agentes del entorno local como consecuencia de las grandes inversiones necesarias, y en la práctica implica que este tipo de inversiones únicamente pueden ser llevadas a cabo por grandes agentes con un elevado músculo financiero.

• Teniendo en cuenta que actualmente se están implantando soluciones de almacenamiento con baterías que aprovechan la propia batería del vehículo eléctrico o baterías de vehículos eléctricos que ya no ofrecen la autonomía suficiente para un vehículo pero siguen siendo funcionales para una segunda vida de uso doméstico, consideramos necesario se tenga en cuenta la problemática que os trasladamos desde FENIE el pasado mes de julio, en lo relativo a la potencia a tener en cuenta a efectos de acceso y conexión en aquellos casos de instalaciones de autoconsumo que también incorporan almacenamiento por baterías.

Esto es debido a que algunas distribuidoras trasladan a los usuarios la necesidad de que soliciten potencia de acceso a red por la suma de la potencia de la instalación de autoconsumo y de la potencia de instalación de almacenamiento. Esta aclaración supondría un incentivo añadido tanto para el vehículo eléctrico, como para el despliegue de renovables, el almacenamiento y la economía circular.



**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).**

- En línea con lo expuesto en la pregunta nº 12, en muchos casos para alimentar las IRVEs en zonas alejadas de núcleos urbanos, el promotor/usuario debe asumir los costes de despliegue de una instalación de nueva extensión para su posterior cesión al titular de la red de la zona. Esto implica un importante desembolso económico para los promotores/usuarios (suele ser necesario desplegar incluso kilómetros de red desde el punto de conexión, con apoyos y centros de transformación), lo que en muchos casos inviabiliza o disuade de llevar a cabo las instalaciones de IRVE. Esto implica que, para instalaciones de cierta potencia, las inversiones únicamente pueden ser llevadas a cabo por grandes agentes con un elevado músculo financiero, que en la práctica no permiten a las pymes la participación en determinados nichos del mercado.
- En los casos en los que es necesario adaptar o ampliar la red, independientemente de si es una instalación baremada a cargo del gestor de red o una instalación no baremada a cargo del promotor/ usuario, el periodo de tramitación y/o desarrollo de los trabajos asociados por parte de los gestores de redes es elevado (revisión de proyectos, visitas de obra, verificación de trabajos realizados, formalización de tramites de cesión, ejecución de las instalaciones que dependen del gestor de red, etc.), lo que implica que desde que un usuario decide llevar a cabo una solicitud de acceso y conexión hasta que la instalación asociada se conecta a la red pasan periodos de meses (periodo más habitual para IRVE de pequeña potencia), que pueden llegar a varios años según va aumentando la potencia.

**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 existe un procedimiento unificado para la tramitación de los expedientes de acceso y conexión, ya que cada gestor de red implementa las plataformas, procedimientos, formularios y documentos a solicitar que en cada caso considera oportunos. Por ello que es importante que la CNMC proceda a publicar la circular de acceso y conexión de instalaciones de demanda a la mayor brevedad para que exista una base homogénea para todos los gestores de red en nuestro país.
- Las empresas instaladoras perciben que los gestores de red de menor tamaño o de carácter más local, tienen un trato más ágil y cercano en la tramitación de expedientes de suministro que los gestores de red pertenecientes a los grandes grupos energéticos de nuestro país.

**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).**

Actualmente el despliegue de IRVE de pequeña potencia de nuestro país resulta reducido, principalmente en los ámbitos de los aparcamientos de edificios residenciales y de pymes y autónomos. Esto implica que hasta ahora tanto las redes como las instalaciones interiores de los edificios suelen disponer de suficiente capacidad para atender la demanda energética de estas nuevas instalaciones sin que sea necesario llevar a cabo inversiones o con inversiones adicionales reducidas.

En base a ello, es importante tener en cuenta lo siguiente:

o Según se vaya incrementando el despliegue de este tipo de IRVE, los usuarios de instalaciones ubicadas en edificios de uso colectivo irán utilizando la capacidad existente de las instalaciones, pero llegará un momento en el que sea necesario llevar a cabo una inversión mayor para permitir que el siguiente usuario pueda alimentar su IRVE (P.ej: Sustitución de Acometidas, CGP/CPM Líneas Generales de Alimentación, Derivaciones Individuales, ampliación de embarrados, pasos de corriente monofásica a trifásica, rediseño de cuadros de mando y protección, etc.).

Por ello, es importante establecer procedimientos claros y sencillos que establezcan las responsabilidades de los propietarios del edificio para evitar la situación de que el último que llegue se vea obligado a costear en solitario la inversión necesaria o deba desistir de llevar a cabo una instalación de IRVE bien por la negativa del resto de propietarios a costearla o bien porque no está dispuesto a asumir la inversión adicional necesaria.

o Respecto a las redes de distribución que alimentan los edificios y sus IRVEs, la problemática será similar, ya que llegará un momento en que la siguiente solicitud de ampliación de potencia requerirá una inversión de renovación que permita atender las nuevas capacidades demandadas.

Por ello es importante desarrollar procedimientos claros y sencillos que regulen como y en que plazos se procederá en estos casos, así como valorar la posibilidad de establecer unos requisitos mínimos de capacidad “preconcedida” para alimentar las IRVE de todo solicitante (de forma similar a la capacidad de 15kW de potencia de autoconsumo para todo usuario ubicado en suelo urbano con dotaciones que quiera llevar a cabo una instalación y siempre y cuando su instalación interior cumpla los requisitos reglamentarios que le resulten de aplicación)

**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).**

• Actualmente no existe un censo claro de las IRVE existentes en nuestro país y en muchos casos la ofrecida por las distintas plataformas resulta defectuosa, ya que el criterio de censado no resulta homogéneo y varía en función de la CC.AA en la que se ubica o el prestador del servicio de recarga.

Consideramos que una forma objetiva y sencilla de “censar” todas las IRVE de nuestro país, sería la creación de un registro administrativo de IRVE, similar al registro administrativo de autoconsumo de energía eléctrica del MITECO, en el que las comunidades autónomas inscriban de oficio las IRVE existentes en su territorio en base a la información contenida en el certificado de la instalación eléctrica emitido por la empresa instaladora que ha llevado a cabo la instalaciones, tras su registro en el órgano competente de la CC.AA.

Esto permitirá que aprovechando la información de un trámite que en todo caso debe ser llevado a cabo, las administraciones de ámbito estatal y autonómico, conozcan en todo momento la información de los puntos de recarga que se encuentran en servicio, lo que además de permitirles el desarrollo de mapas de IRVE de acceso público para su puesta a disposición de los ciudadanos, les permitirá conocer el estado del cumplimiento de los objetivos en materia de despliegue de IRVE y su impacto económico en el entorno.

En aquellas tipologías de prestadores de servicios de recarga en los que entran los grandes grupos (electrolineras, aparcamientos públicos, grandes superficies, etc.), a los agentes de menor tamaño les resulta muy difícil competir y raramente consiguen entrar en estos segmentos del mercado.

**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 los puntos de recarga de acceso público los principales obstáculos para los usuarios suelen ser:

o Falta de un adecuado mantenimiento preventivo periódico de los puntos de recarga, que al encontrarse en lugares de acceso público, a la intemperie y ser utilizados por multitud de usuarios, se deterioran con mayor rapidez. Esto ocasiona que en muchos casos los puntos de recarga no se encuentren operativos. Para mejorar, sería conveniente que la reglamentación asociada a la prestación de servicios de recarga establezca obligaciones periódicas exigentes en materia de mantenimiento e inspecciones periódicas de los puntos de recarga y sus instalaciones asociadas.

o Para la utilización de los puntos de recarga, suele ser habitual que los usuarios deban realizar registros en las aplicaciones informáticas de los distintos prestadores de recarga. Esto que a priori es algo sencillo y carece de importancia, genera mal estar entre los usuarios, ya que en el contexto de un desplazamiento de media/larga distancia, en el momento en el que llegas a un punto de recarga con una autonomía reducida, además del tiempo de espera de la recarga tienes que invertir el tiempo de registro en la plataforma del prestador de del servicio.

Resulta habitual que esta necesidad de registro, y la imposibilidad de hacer pagos a través del punto de recarga (sin necesidad de registro, de forma similar a los parquímetros) disuadan a los usuarios de hacer desplazamientos de media/larga distancia con vehículos eléctricos.

Como alternativas para paliar estas necesidades de registro consideramos que sería de gran utilidad:

Establecer la obligación de que toda IRVE de acceso público admita pago sin registro, o bien en efectivo o bien por TPV.

Establecer la obligación de que todas las plataformas sean interoperables o establecer la obligación de que a todos los puntos de recarga de acceso público se pueda acceder a través de una única plataforma.

• Los puntos de recarga de ámbito privado, en principio no suelen tener obstáculos de ámbito técnico, ya que empresas instaladoras y proyectistas los diseñan y ejecutan en base a las necesidades de los usuarios.

**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).**

- El coste de las distintas tecnologías utilizadas por las IRVE lo establece el mercado.
- La tramitación de la documentación técnica (proyecto o memoria técnica) ante el órgano competente de la administración y del expediente de suministro ante el gestor de red no resulta relevante.
- El coste de las instalaciones de nueva extensión en aquellos casos en los que esta es necesaria es muy relevante y en ocasiones incluso supera al de la propia IRVE.
- Los costes fijos de disponer de una IRVE que no siempre está en uso pueden ser elevados (P.ej: término de potencia de la factura eléctrica)

**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).**

|  |   |
|--|---|
| <p><b>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).</b></p> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Para la utilización de los puntos de recarga, suele ser habitual que los usuarios deban realizar registros en las aplicaciones informáticas de los distintos prestadores de recarga. Esto que a priori es algo sencillo y carece de importancia, genera mal estar entre los usuarios, ya que en el contexto de un desplazamiento de media/larga distancia, en el momento en el que llegas a un punto de recarga con una autonomía reducida, además del tiempo de espera de la recarga tienes que invertir el tiempo de registro en la plataforma del prestador de del servicio. Lo que genera mal estar en los usuarios.</li></ul> <p>Resulta habitual que esta necesidad de registro, y la imposibilidad de hacer pagos a través del punto de recarga (sin necesidad de registro, de forma similar a los parquímetros) disuadan a los usuarios de hacer desplazamientos de media/larga distancia con vehículos eléctricos.</p> <p>Como alternativas para paliar estas necesidades de registro consideramos que sería de gran utilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>o Establecer la obligación de que toda IRVE de acceso publica admita pago sin registro, o bien en efectivo o bien por TPV.</li><li>o Establecer la obligación de que todas las plataformas sean interoperables o establecer la obligación de que a todos los puntos de recarga de acceso público se pueda acceder a través de una única plataforma.</li></ul> |
| <p><b>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).</b></p>     | <ul style="list-style-type: none"><li>• En muchos casos los puntos de recarga no ofrecen la posibilidad de pagar sin registro, en metálico o a través de TPV, lo que en definitiva resulta un obstáculo, al añadir al tiempo necesario para la recarga el tiempo requerido para el registro en la aplicación que en cada caso sea necesaria.</li><li>• En el caso de los puntos de recarga de pequeña potencia de ámbito privado no existe una tarifa reducida 2.0TDVE similar a la 3.0TDVE, que permita a los usuarios de puntos de recarga de ámbito doméstico y de las pymes disponer de un punto de recarga en el que el termino de potencia no tenga coste. Actualmente estos tienen las mismas condiciones que cualquier otro consumo eléctrico, cosa que teniendo en cuenta la existencia de la tarifa 3.0TDVE resulta discriminatoria, y no incentiva la instalación de IRVE en los edificios de los usuarios.</li></ul>  |

• Resulta difícil comparar entre distintos operadores de puntos de recarga de acceso público, ya que para conocer las tarifas es necesario estar registrado en las plataformas de los distintos operadores y entrar a ellas para comparar.

Esto que a priori es sencillo, durante un viaje en el que es necesario parar para recargar el vehículo y debido a que aún no existe una red extensa ni demasiada competencia entre prestadores de servicio, implica que comparar precios no es una de las principales alternativas del usuario, por lo que este suele pagar lo que en cada momento le requiere el punto al que se conecta sin comparación previa.

Una forma sencilla de paliarlo y facilitar la comparación de precios sería la de establecer la obligación de que todas las infraestructuras de recarga de acceso público se encuentren señalizadas con un monolito en el que se indiquen sus tarifas, de forma similar a como actualmente sucede en las gasolineras.

**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).**