

29/09/2023 14:29

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)?

<p>1. Valore la relevancia de las ubicaciones como factor competitivo en la actividad de recarga de vehículos eléctricos. Indique si a su juicio existen diferencias relevantes en las condiciones de competencia según la ubicación de los puntos de recarga (por ejemplo, entre zonas urbanas, vías interurbanas, etc.) y según la potencia de los puntos de recarga (recarga rápida, normal, lenta, etc.) y, de ser así, explique y valore dichas diferencias (máximo 500 palabras).</p>	<p>Tanto la ubicación como la potencia son criterios determinantes y relevantes para la competitividad en la recarga de vehículos eléctricos. No puede basarse el sistema de puntos de recarga en un despliegue “carga en casa, carga en el trabajo”. Es necesario que se acelere el despliegue de infraestructuras, un despliegue de acceso en la vía pública que debe abarcar todo el territorio nacional. Los conceptos de ubicación y potencia suelen ir ligados al uso al que deben estar destinados, pudiendo determinarse de forma general la potencia con la relevancia de la vía o zona como aeropuertos, puertos y estaciones de autobuses y trenes. En términos generales la potencia instalada se debe ir reduciendo en función del tipo y uso de la vía/zona, pasando de mayor a menor necesidad de potencia cuanto más próximo esté a zona urbana.</p> <p>A modo de ejemplo los cargadores rápidos (excepto en casos muy concretos y específicos para uso de profesionales de servicios de movilidad), deberían ser instalados fundamentalmente en vías públicas principales, allí donde se produce el recorrido de viaje. En contraposición, en zona urbana o periurbana la potencia puede disminuir hasta el punto en que en vía pública/zonas reguladas la potencia de carga debería ser de potencias mucho más reducidas para garantizar el tipo de desplazamientos más frecuentes en este ámbito.</p>
<p>2. Valore el diseño y funcionamiento de los procedimientos administrativos competitivos (como los concursos públicos) para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) e indique si, a su juicio, existen barreras desproporcionadas o injustificadas que dificulten la participación en dichos procedimientos y si existen elementos susceptibles de mejora (por ejemplo, en relación con la facilidad para participar en los procedimientos, la duración de los contratos, la división en lotes, etc.). En su caso, indique si existen diferencias en función de la localización o la potencia de los puntos (máximo 500 palabras).</p>	<p>En términos generales, se podrían considerar adecuados los procedimientos que siguen las diferentes administraciones para adjudicar estos contratos: existe suficiente claridad sobre la documentación requerida para que las ofertas sean admitidas, y transparencia a la hora de comunicar las adjudicaciones, puesto que se suelen publicar las actas de las diferentes reuniones que se realizan para la apertura de los sobres, así como los informes de valoración de los diferentes criterios, tanto objetivos como subjetivos.</p> <p>A pesar de ello, existen algunos aspectos que son susceptibles de mejora, como, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agilización de trámites administrativos. <p>Es necesario agilizar los trámites administrativos y las subvenciones para la instalación, con el fin de acelerar el despliegue de las infraestructuras. El uso de la declaración responsable en todos los trámites agilizaría dicha instalación.</p> <p>Todos los eslabones de la cadena de suministro de electricidad a infraestructura de recarga de acceso público deben poder acogerse a la declaración responsable (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 para la infraestructura de recarga).</p> <p>Para que fuese efectiva, la declaración responsable debería ser válida a todos los niveles:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Tramitaciones estatales, autonómicas y locales; para PR de cualquier potencia, y en todo tipo de suelos (público, rústico, industrial, etc). o Para todo tipo de organismos: Ministerio de Transporte y de Industria, Confederaciones Hidrográficas, Vías Pecuarias, etc. o Incluyendo las actuaciones llevadas a cabo por los distribuidores para la instalación del PR (acometida, etc.) <ul style="list-style-type: none"> • Uso de diferentes plataformas para presentar las ofertas. <p>En general, las administraciones utilizan la Plataforma de Contratación del Sector Público (PCSP) para realizar los anuncios de las licitaciones, publicar los pliegos y presentar las ofertas; pero hay algunas administraciones –ayuntamientos o diputaciones forales, por ejemplo– que emplean sus propias plataformas para gestionar las licitaciones. Cada plataforma tiene sus peculiaridades y funciona de forma diferente; esto nos ha causado problemas, y en algún caso concreto, ha propiciado que no se haya podido presentar la propuesta. Todas las administraciones tendrían que utilizar la PCSP.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La formulación de preguntas a la administración adjudicadora sobre el pliego y tiempo de respuesta. <p>Es necesario que como en el punto anterior las consultas realizadas se realicen a través de una misma plataforma como la PCSP, y que de agilicen el tiempo de respuesta.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentación administrativa que exige cada administración. <p>Es necesario que los documentos y formato solicitado sean los mismos para agilizar el tiempo de preparación de la documentación requerida.</p>

<p>3. Valore los procedimientos y condiciones de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) y, en particular, si a su juicio existen requisitos injustificados o desproporcionados para su obtención. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización (vías urbanas, interurbanas etc.) o la potencia de los puntos (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).</p>	<p>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 (véase pregunta 2). El RDL 29/2021 eliminó de la exigencia de licencia previa de obra a puntos de recarga, sustituyéndola por declaración responsable, mientras que el RDL 5/2023 eximió de la solicitud de autorización administrativa previa y de construcción a las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos inferiores a 3.000 kW. Sin embargo, el alcance de los elementos incorporados en las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos depende de la interpretación de cada Ayuntamiento y CCAA, ya que se puede considerar infraestructura de recarga solo a la instalación en baja tensión, o bien todos los elementos eléctricos asociados.</p> <p>Para evitar las diferentes interpretaciones por parte de la AAPP, la Ley 24/2013 debería aclarar los elementos incluidos en la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico, y que, por tanto, serían susceptibles de ser autorizados a través de la declaración responsable, y que también quedarían exentos de solicitud de la autorización administrativa previa y la autorización de construcción. En concreto, la definición de infraestructura de recarga debería incluir los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Línea de entronque y centro de seccionamiento (instalaciones cedidas a la distribuidora)• Centro de transformación de consumidor (propiedad cliente) - Adicionalmente, debe interpretarse que al ser equipamiento no compute a efectos de edificabilidad de las parcelas sobre las que deban instalarse• Instalación de recarga de baja tensión (propiedad cliente)• Así como la infraestructura que debe incorporar la distribuidora eléctrica para conectar los puntos de recarga a la red de distribución (instalación distribuidora) <p>(continuación de la valoración de la pregunta 3 en la pregunta 11)</p>
<p>4. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público. Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).</p>	

El proceso de puesta en marcha de un punto de recarga en espacio privativo (salvo que ese espacio tuviera potencia eléctrica excedentaria) requiere de los mismos largos trámites, siendo el motivo de muchos de los retrasos de las obras de refuerzo y de extensión los problemas de licencias con los ayuntamientos.

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).

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. Se tendrían que tomar en cuenta las medidas propuestas en las preguntas 2 y 3 sobre la agilización trámites administrativos del proceso de instalación de puntos de recarga

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:

“...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”.

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.

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.

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).

Valoración común con la respuesta a la pregunta 3.

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).

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.

A ello se añade el problema de que, en muchos casos, los fabricantes de vehículos le regalán el punto de recarga a los compradores de vehículos eléctricos, caso en el cual, no pueden beneficiarse de las ayudas del MOVES III, puesto que el beneficiario de la ayuda no sería quien compra la infraestructura de recarga, algo que no se permite en este programa de ayudas.

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).

Para futuros planes de ayuda a la instalación de infraestructura de recarga eléctrica deberá plantearse la exención en IRPF de las subvenciones ligadas a la movilidad sostenible, así como la deducibilidad en el IRPF del gasto en la compra de infraestructuras de recarga, o la deducción en el Impuesto de Sociedades y/o del IVA (y otros impuestos). De esta forma, la ayuda es directa e inmediata en el momento de la adquisición del punto de recarga.

Si bien es cierto que el Real Decreto-ley 5/2023 establece una deducción del 15% en el IRPF en la compra de infraestructura de recarga, esta es una medida temporal, que finaliza en 2024, y debería ser ampliada de manera indefinida.

También se considera que, para simplificar y agilizar el reparto de las ayudas, se deberían homogeneizar los procedimientos de tramitación de ayudas entre las diferentes CCAA.

<p>9. Valore las regulaciones relativas a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de propiedad privada como estaciones de servicio, aparcamientos y edificios no residenciales, incluyendo las referidas a obligaciones de instalación en determinados lugares (máximo 500 palabras).</p>	<p>Si bien los requerimientos de dotación son distintos respecto de los puntos necesarios en localizaciones de titularidad pública, las regulaciones y requerimientos en relativos a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de propiedad privada presentan el mismo grado de dificultad en el proceso de tramitación y de obtención de las ayudas.</p> <p>Además, Cuando hay que hacer el despliegue de infraestructura ultrarrápida, es necesario instalar elementos de media tensión que deben estar dentro de envolventes que los protejan de los agentes atmosféricos externos y sirvan de barrera de acceso a personal no autorizado por seguridad a las personas. Estos elementos forman parte del equipamiento de la estación de recarga y no debieran computar a efectos de edificabilidad de la parcela, ya que, en ocasiones, o bien el suelo donde se proyecta la instalación de puntos de recarga no tiene asociada edificabilidad, o en la parcela ya existen otros servicios que la tienen agotada y se ha denegado la licencia para la instalación por esta circunstancia.</p> <p>Por otro lado, hay que mencionar que la utilidad de la recarga (cuanta energía entra en el vehículo, kWh) depende de la duración de la recarga (h) y la potencia (kW) o rapidez de cada punto. Es por ello por lo que las necesidades de potencia a instalar por punto de recarga para llenar la batería de un vehículo eléctrico son mayores si las estancias son de poca duración. En este sentido, las administraciones públicas deberían incentivar.</p> <p>Hay que tener en cuenta la peculiaridad de la regulación en materia antiincendios en aparcamientos subterráneos de ciertos municipios, como el de Barcelona, suponen, de facto, un impedimento para su instalación. Esto provoca que, por ejemplo, en oficinas de alquiler de vehículo sin conductor situadas en estas ubicaciones se encuentren en desventaja para alquilar vehículos eléctricos.</p> <p>También debe tenerse en cuenta que algunas autonomías (Baleares o Comunidad Valenciana) establecen por Ley la obligación de ir incorporando año a año una mayor proporción de vehículos de cero emisiones.</p> <p>Además de las lentas tasas de instalación, la tasa de utilización de los vehículos eléctricos está al 40 %, la mitad de lo requerido para su rentabilidad. Incluso en Baleares, donde el tamaño de las islas podría reducir la preocupación por quedarse sin batería.</p>
<p>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).</p>	

(Continuación de la respuesta 3)

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:

- 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).
- 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).
- 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.).
- 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.

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).

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

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

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

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).

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).

En la actualidad, no existe ninguna fuente oficial y precisa en España sobre los puntos de recarga públicos existentes, su operatividad, sus características principales en términos de tipos de conectores y potencias, su disponibilidad y el precio de la electricidad. La disponibilidad de información estática y dinámica sobre los puntos de recarga de acceso público, que debía estar disponible en el Punto de Acceso Nacional de la DGT en mayo de 2022, según lo establecido en la Ley 7/2021 de Cambio Climático, es prioritaria para poder planificar el despliegue de esta infraestructura de una manera eficiente y proporcionar información fiable, consolidada y precisa a los clientes que adquieren un vehículo electrificado.

Aunque ya se ha publicado 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, a las Comunidades Autónomas y a las Ciudades de Ceuta y Melilla, aún está pendiente la publicación de las instrucciones de remisión de la información por parte de los operadores de servicio de recarga. Es vital, por tanto, la publicación de estas instrucciones con urgencia y la puesta en marcha de esta información estática y dinámica para facilitar la experiencia de usuario ante una nueva tecnología.

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 "comparadores", la experiencia no es tan buena. Se indican puntos de recarga que no existen, están en construcción, mantenimiento, ocupados o simplemente no funcionan.

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

20. Valore la existencia de obstáculos técnicos para la utilización de cualquier punto de recarga por parte de cualquier tipo de vehículo eléctrico. En su caso, especifique los obstáculos e indique cómo se podría mejorar en este aspecto. Indique, además, si a su juicio, estos obstáculos técnicos afectan de forma diferente a los puntos de recarga según su localización o potencia (máximo 500 palabras).

21. Valore cuáles son los elementos y costes principales para la instalación, puesta en funcionamiento y mantenimiento de los puntos de recarga para vehículo eléctrico, indicando si, a su juicio, algunos suponen una barrera injustificada o desproporcionada para ejercer dicha actividad. En particular, indique si, a su juicio, existen diferencias relevantes en este sentido en función de la localización o potencia de los puntos (máximo 500 palabras).

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.

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

De manera adicional, se propone la ampliación de la consideración del régimen “a baremo” para los trabajos de extensión y/o refuerzos correspondientes a nuevos suministros en suelo no urbanizado, de forma similar al correspondiente a suelo urbanizado, hasta alcanzar los objetivos de penetración de puntos de recarga. Esta medida ayudaría a que las inversiones asociadas a puntos de recarga en suelo considerado “no urbanizado” según los parámetros de la regulación, fueran más convenientes para los operadores de recarga, facilitando su viabilidad económica y por tanto acelerando el despliegue de la propia infraestructura

Por último, se podría extender la reducción del Impuesto Eléctrico en la energía utilizada para la recarga de vehículo eléctrico, no solo en hogares, sino también en el caso de suministros dedicados al servicio en recarga pública

22. Valore si existen obstáculos injustificados o desproporcionados para la prestación de servicios de recarga como empresa proveedora de servicios para la movilidad eléctrica (e-Mobility Service Provider, EMSP) sin ser titular de la infraestructura de recarga (máximo 500 palabras).

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

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

Al igual que hay webs que ofrecen los precios de los carburantes en las diferentes gasolineras, debería de existir lo mismo para los puntos de recarga. Hoy en día no hay una fuente que aglutine toda la información sobre precios de diferentes operadores de forma oficial (hay algunos comparadores privados, donde no se confirma la actualización de la información). Por lo que para obtener los precios actualizados es necesario descargar la aplicación de cada CPO o MSP.

Esta información estará disponible en el Punto de Acceso Nacional de la DGT, y por ello resulta prioritario que entre en funcionamiento a la mayor brevedad, como se ha indicado en la pregunta 18.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta que la última versión de la AFIR regula la forma en la que se debe presentar el precio.

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

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).

Se presentan las barreras, anteriormente mencionadas en la pregunta 25 respecto a la disponibilidad de información acerca del estado y el precio de las estaciones de recarga, con el añadido de la dificultad de un país extranjero, en lo que a idioma se refiere principalmente. Cualquier usuario de vehículo eléctrico, extranjero o español, debería poder llegar a cualquier punto de recarga de acceso público de España, sabiendo con anterioridad su disponibilidad y coste, y poder realizar una recarga sin la necesidad de descargar ninguna aplicación, simplemente pagando con su tarjeta en un TPV en línea con el reglamento europeo AFIR que prevé un plazo de adaptación definido y unos criterios establecidos. Adicionalmente, es necesario que se desarrolle el geoportal de manera que se pueda identificar los puntos de recarga de manera sencilla y ágil.

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).

A nivel usuario, exactamente las mismas condiciones de cambio que para el suministro doméstico ya que en la mayoría de los casos es el mismo. En el caso de que la instalación del punto de recarga haya sido subvencionada por la empresa comercializadora pueden existir permanencias que implican una penalización en caso de cambiar el proveedor antes del plazo de permanencia.

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).