

29/09/2023 10:32

Created

Operador de puntos de recarga

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

Acciona

Nombre completo (del particular o de la institución representada)

Público

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

| | |
|--|--|
| <p>1. Valore la relevancia de las ubicaciones como factor competitivo en la actividad de recarga de vehículos eléctricos. Indique si a su juicio existen diferencias relevantes en las condiciones de competencia según la ubicación de los puntos de recarga (por ejemplo, entre zonas urbanas, vías interurbanas, etc.) y según la potencia de los puntos de recarga (recarga rápida, normal, lenta, etc.) y, de ser así, explique y valore dichas diferencias (máximo 500 palabras).</p> | <p>Es necesaria una oferta variada en cuanto al tipo de recarga y ubicación. En lo que respecta a la ubicación, las estaciones de recarga situadas en vías rápidas (autopistas o autovías) no son substitutivas de las estaciones de recarga situadas fuera de las mismas, siendo necesarias en las diferentes ubicaciones y complementándose entre sí. A pesar de que se habla de situar preferentemente la carga rápida en las vías interurbanas, también debería haber una dotación mínima disponible para usuarios que realicen viajes interurbanos de corta duración. Es necesario desplegar carga lenta en zonas donde los edificios no disponen de aparcamiento de uso privado si se quiere una migración hacia el vehículo eléctrico, puesto que debería poder cargar en la calle. Debe recordarse que gran parte de los ciudadanos 63% no disponen de plaza de garaje propia.</p> <p>Respecto a la potencia, la carga normal o semirrápida, en corriente alterna, tiene como limitación principal de que la mayoría de los vehículos eléctricos no admiten más de 7kW (carga monofásica), y solo una minoría admite 11kW (carga trifásica) siendo muy pocos los que alcanzan 22kW. La carga rápida y superrápida, en corriente continua, son complementarias a las anteriores y entre sí, dejando en manos del usuario la decisión de cuál le conviene en función del tiempo de recarga, precio y cuidado de la batería.</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>Como alternativa a los concursos públicos, en aras de acortar los tiempos asociados a la instalación se debería estudiar e impulsar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La adjudicación directa como procedimiento de adjudicación de la concesión en vías urbanas, basándose en que la concesión servirá a la realización de fines de interés general y servicio público tales como el facilitar puntos de recarga de vehículos eléctricos, de manera que se facilite la utilización de éstos, y se favorezca la descarbonización del transporte. En este sentido, la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico ya establece en su artículo 54 que se consideran bienes de utilidad pública las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículo eléctrico de potencia superior a 250 kW. • Un modelo similar al utilizado en Alemania, "first Come, first serve", en el que se crea una ordenanza marco que establezca unas condiciones específicas sobre plazos, tasas y criterios para otorgar los permisos administrativos necesarios. La empresa que muestre interés en instalar en una zona y cumpla con la ordenanza marco recibirá la autorización (con o sin exclusividad). <p>Respecto a los concursos públicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No es lícito exigir como condición ser empresa comercializadora de electricidad, algo que se ha producido en ciertos concursos. Esta exigencia es contraria a la normativa europea y afecta a muchas empresas operadoras de puntos de recarga que no cuentan con el respaldo de una comercializadora. • El establecimiento de una red de recarga de vehículos eléctricos debe ser considerada de interés público general, para fomentar el despliegue de vehículos eléctricos y, en definitiva, la descarbonización de la movilidad. En consecuencia, la tramitación debería efectuarse por la vía de urgencia, de conformidad con lo previsto en el artículo 33 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. • La solución técnica aportada debe representar uno de los principales criterios objeto de valoración, con un peso no inferior al 40% del total. Hay diferencias sustanciales entre los distintos tipos de punto de recarga. • El canon concesional debería estar compuesto por: (i) un importe fijo (menor, que no represente una penalización excesiva especialmente en los primeros años, en que la actividad puede ser menor) y (ii) una cuantía variable (más relevante) en función de la actividad de recarga. • El plazo de concesión no debería ser inferior a 15 años • Los pliegos deben garantizar que no se excluya ninguna tecnología de recarga (la definición de punto de recarga se puede adoptar del RD de transposición de la Directiva de infraestructura combustibles alternativos) • La solvencia técnica y económica sean requisitos sine qua non para la participación en la licitación. • Se debe otorgar una mayor valoración a quien se comprometa al suministro de electricidad 100% de origen renovable (con aportación de Garantías de Origen por el 100% de la electricidad suministrada) y valorar criterios de sostenibilidad. • Es necesario homogeneizar documentos y formatos solicitados en las diferentes administraciones para agilizar el tiempo de preparación de la documentación requerida. |

| | |
|---|--|
| <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>A pesar de que el procedimiento más seguido por las administraciones locales es la concesión demanial es un procedimiento con una tramitación larga y poco flexible. Es recomendable que la infraestructura de recarga se regule como lo hacen otras actuaciones privadas y de negocio sobre la vía pública (ej un kiosko de helados).</p> <p>Además, es necesario añadir que los plazos siguen siendo muy prolongados y no permiten poner en funcionamiento los equipos ya instalados, además de impedir que se puedan ligar los procesos de instalación con los plazos de garantía.</p> <p>La modificación introducida por el artículo 3 del Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas Permisos urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, que sustituye la necesidad de licencia o autorización previa de obras para la instalación de puntos de recarga por declaraciones responsables, ha sido muy positiva. No obstante, la aplicación por parte de los ayuntamientos es desigual y hay muchos ayuntamientos en que, por desconocimiento o falta de información, siguen exigiendo la tramitación de las licencias de obras por la vía ordinaria. Este hecho genera conflictos, retrasos innecesarios y obstáculos a la aplicación del artículo 17 de la Ley 20/2013 de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM). Se ha intentado elevar el problema de manera colectiva via Aedive en el marco del procedimiento del artículo 28 de la Ley 20/2013 de garantía de la unidad de mercado (LGUM). El problema sigue estando, y no sería operativo iniciarlo individualmente para cada expediente.</p> <p>De igual forma, la declaración responsable establecida por el Real Decreto-ley 29/2021 es de aplicación únicamente a la infraestructura de recarga, lo cual no permite agilizar los plazos relativos a las licencias de obra relativas a las acometidas eléctricas necesarias. Todos los eslabones de la cadena de suministro de electricidad a infraestructura deben poder acogerse a la declaración responsable.</p> |
| <p>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> | <ul style="list-style-type: none"> • Permisos de carreteras: El plazo desde que transcurre la presentación de la solicitud del permiso y la concesión del mismo puede demorarse mas de un año. Tanto para carreteras de titularidad estatal como autonómicas, el trámite es muy largo y los requisitos demasiado exigentes. Unido a lo anterior, no se facilita el seguimiento de los expedientes, de manera que se hace imposible la gestión de cada uno de ellos por la falta de información.; • Entronque con la línea de distribución: Actualmente el plazo de medio de la respuesta inicial con las condiciones técnico-económicas es superior a los 65 días y el plazo medio para el entronque se sitúa de media en 9 meses.; • Ejecución de un Centro de transformación: Con carácter general cualquier punto de recarga que conlleve la ejecución de un Centro de transformación CT añade entre 9-12 meses de retraso, porque este CT requiere de aprobaciones de las DG de Industria de la CCAA en la que esté ubicado. Agilizaría el proceso que las DGI de las CCAA tengan preaprobados proyectos tipo de CT que estén exentos de aprobación o está sea por declaración responsable, y de manera análoga para las Actas de Puesta en Marcha.; • Permisos hidrográficos: El trámite con las Confederaciones Hidrográficas, nuevamente es muy largo. Expedientes sin cerrar desde hace 9 meses. |

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 y largos tramites con la compañía distribuidora, que si bien tiene plazos tasados para enviar la oferta técnico-económica argumenta problemas de licencias con los ayuntamientos para justificar retrasos de las obras de refuerzo y de extensión si es el caso.

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).

Las ayudas públicas a la infraestructura de recarga canalizadas via MOVES III tardan mucho en llegar al promotor de la infraestructura, prácticamente unos dos años más tarde de la inversión. Por otro lado, finaliza este año, es necesario seguir fomentando la compra para evitar un paron en las matriculaciones.

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.

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.

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).

| | |
|--|---|
| <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>El Real Decreto-ley 29/2021 establece una dotación mínima de puntos de recarga pero, no se detallan unas condiciones mínimas ni de potencias ni de accesibilidad. Esto deriva en que se pueda interpretar que con un enchufe común (Schuko) se cumple con la exigencia. Tampoco se define un régimen sancionador ni el organismo responsable de su cumplimiento.</p> <p>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>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.</p> <p>En algunos municipios, el planeamiento urbanístico es muy restrictivo en cuanto a los espacios aptos para la instalación de infraestructura de recarga. A modo de ejemplo, en Barcelona, el Plan especial urbanístico para la implantación de instalaciones de suministro para vehículos a motor en la ciudad de Barcelona, limita excesiva e injustificadamente los espacios donde se puede instalar estaciones de intercambio de baterías:</p> <p>Artículo 43. Condiciones generales de implantación para los puntos de intercambio de baterías de acceso público</p> <p>1. Los puntos de intercambio con estaciones de intercambio de baterías del tipo 1, destinados a coches, cuadriciclos y motos, sólo podrán emplazarse como actividad complementaria en aparcamientos de acceso público de rotación, electrolinerías, talleres mecánicos y concesionarios de automóviles [...]</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> | |

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).

8Los principales problemas son la falta de transparencia y respeto de plazos en cada uno de los pasos del proceso. En los trámites relacionados con la distribuidora eléctrica, si se pudiera conocer la potencia disponible antes de hacer ningún trámite, se agilizaría el proceso. Además, existen dos problemas a destacar para la obtención de condiciones técnico-económicas de un nuevo suministro. Cuando hay una empresa distribuidora asignada para la tramitación, el tiempo de respuesta es lento. A esto se le añade que en ocasiones es necesario realizar varias revisiones porque la solución aportada inicialmente no es la óptima. Cuando hay una distribuidora asignada para la tramitación, el proceso de concurrencia competitiva para determinar la empresa responsable de atender la petición implica alargar aún más la tramitación. Por último, destacar que se incumplen todos los plazos. Es frecuente el retraso en la ejecución de los trabajos a realizar por parte de la compañía distribuidora, tanto en los trabajos de adecuación y refuerzo de red, como los de extensión de red en caso de que les sean encargados. Legados a la fase final de instalación del contador, incluso una incidencia interna puede impedir su instalación, pero no se define ni justifica de cara al peticionario, que es el que sufre un nuevo retraso. De la misma manera que la solicitud de condiciones de conexión se encuentra regulada por el artículo 13, apartado 2º b), del Real Decreto 1183/2020, solicitamos que se regule el resto de los procedimientos. En este sentido, habría que regular:

- Tiempo máximo de respuesta de aceptación de proyecto de extensión y/o refuerzo de red de Distribución a cargo del solicitante (30 días hábiles)
- Tiempo máximo de respuesta de aceptación a un proyecto ya revisado por Distribución que ha sido rechazado y objeto de puntos de mejora (10 días hábiles)
- Tiempo máximo para la realización de la acometida, una vez obtenidos todas las autorizaciones y permisos pertinentes (30 días hábiles)

Así mismo, una vez obtenidas todas las autorizaciones y permisos pertinentes, y previa a la acometida, se debería permitir:

- Realizar la revisión de instalaciones de enlace, con el fin de habilitar la contratación de Accesos de Terceros a la Red (ATR).
- Admitir a trámite la solicitud de ATR, con el fin de permitir la energización de las instalaciones en el momento de realización de la acometida.

Actualmente la energización de un suministro puede llegar a superar 1 mes desde la acometida, con el perjuicio económico que ello supone. Consideramos que dado que es una tramitación documental y contractual pueda realizarse en paralelo, en otros países el cliente dispone de tensión de suministro el mismo día de la conexión (Italia y Reino Unido, por ejemplo).

Los gestores de la red deberían disponer de una plataforma web para la tramitación íntegra de los expedientes de acceso y conexión, permitiría a los operadores de infraestructuras de recarga conocer todos los trámites que deben efectuar para conectarse a la red, no solo la solicitud del permiso de acceso y conexión.

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

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

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).

Existen procedimientos heterogéneos entre las diferentes distribuidoras, e incluso entre diferentes zonas de una misma empresa, lo que hace menos ágil la gestión, y exige conocer (especializarse) en los requerimientos y procesos de cada zona/empresa.

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).

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.

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).

| | |
|---|--|
| <p>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).</p> | <p>El negocio Battery as a Service, engloba fabricación, instalación, operación y mantenimiento de estaciones de intercambio de baterías. Aunque es una solución para la recarga de vehículos eléctricos, no encaja por su particularidad ni en la definición de operador del punto de recarga, ni en la definición de empresa proveedora de servicios para la movilidad eléctrica del Real Decreto 184/2022.</p> <p>Se define "empresa proveedora de servicios de recarga energética" como aquella que participa como tercero en la prestación de servicios de recarga energética y "Servicio de recarga energética de vehículos eléctricos" como el servicio de recarga energética que tiene como función principal la entrega de energía a título gratuito u oneroso a través de servicios de carga de vehículos en unas condiciones que permitan la carga de forma eficiente y a mínimo coste para el propio usuario y para el sistema eléctrico. El Battery as a Service no se encuadra en las definiciones mencionadas por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">• Es un servicio de alquiler de baterías, se cobra por el consumo (equivalente al desgaste) que hagan de las mismas.• Este servicio da acceso a una red de intercambio de baterías, donde el usuario intercambia una batería por otra, sin transacción (ni adeudo alguno) durante dicha operación. A final de mes se cobra por el consumo (entendido como la energía descargada) en cada una de las baterías usadas.• La recarga no es imputable a un usuario en concreto (las baterías de la estación han de cargarse periódicamente tanto si se intercambian como si no), sino que se deriva de unas necesidades de operación y mantenimiento. Sería semejante a la recarga de vehículos de sharing, donde la recarga de las baterías no siempre es imputable al usuario, al que se cobra por minutos o kilómetros recorridos. <p>Por ello, como solución de recarga exponemos que una de las principales barreras a la hora del despliegue, es que la normativa relacionada no contempla las peculiaridades de este modelo de negocio, generando una situación de desamparo legal. A pesar de esta falta de definición, nos acomodamos a toda normativa de seguridad en la recarga (que entendemos debemos cumplir y cumplimos) pero no nos beneficiamos de los incentivos para acelerar su despliegue.</p> <p>La normativa viene incorporando la obligación de los titulares de determinadas instalaciones y edificaciones, de instalar infraestructura de recarga eléctrica, previsiones positivas, pero no contempla este modelo, a pesar de que la definición legal de punto de recarga del Real Decreto 639/2016 sí lo hace.</p> <p>Por ejemplo, en el Real Decreto-ley 29/2021, artículo 2 se establecen obligaciones a estaciones de servicio de instalación de puntos de recarga eléctrica y en el 4 se obliga a los aparcamientos de los edificios de uso distinto al residencial privado a disponer una estación de recarga por cada 40 plazas.</p> <p>Una consulta a la Subdirección General de Energía Eléctrica sobre la posibilidad de que las estaciones de intercambio y recarga de baterías fueran computables para el cumplimiento de dichas obligaciones legales obtuvo respuesta fue negativa.</p> |
| <p>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> | |

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

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

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

La imposición de un sistema de pago puede suponer una barrera al encarecer la instalación y complicar la gestión. En la medida de lo posible, se debe flexibilizar la forma de pago, dejando que sea el propio usuario el que determine sus preferencias por un operador u otro en función de la oferta disponible. Los cargadores pueden dotarse de cobertura, evitando problemas de red al pagar via móvil, asegurando unas condiciones mínimas para el usuario.

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

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

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

27. Valore si las estrategias comerciales de los proveedores de servicios de recarga eléctrica pueden contener elementos que supongan una barrera desproporcionada o injustificada a la competencia, tanto en el caso de la recarga en puntos de acceso público como para los puntos de acceso privado situados en hogares, centros de trabajo, etc. (máximo 500 palabras).

28. Indique si, a su juicio, existen dificultades injustificadas o desproporcionadas para el uso de puntos de recarga por parte de usuarios de vehículos eléctricos procedentes de otros países (máximo 500 palabras).

29. En relación con los puntos de recarga de acceso privado, valore la facilidad de cambio entre diferentes proveedores de energía eléctrica una vez el punto de recarga está ya en funcionamiento (máximo 500 palabras).

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