

## CONTESTACIÓN A LA CONSULTA PÚBLICA ABIERTA POR LA CNMC SOBRE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

### BLOQUE I: ACCESO A UBICACIONES, INSTALACIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE PUNTOS DE RECARGA

*La localización de los puntos de recarga se encuentra sujeta a limitaciones por motivos técnicos y de uso del espacio público, cuestiones que pueden afectar a la competencia.*

*Este bloque no contempla las cuestiones relativas a los trámites con la empresa distribuidora o transportista (al acceso y conexión a la red) recogidos en el Bloque II.*

**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).**

Tanto la ubicación como la potencia son criterios determinantes y relevantes para la competitividad en la implantación de la recarga eléctrica en España.

En cuanto a la **ubicación**, el despliegue de una sólida red de recarga ultrarrápida se hace indispensable en vías interurbanas de largo recorrido, ya que existe incertidumbre entre los usuarios de vehículo eléctrico, sobre la posibilidad de recarga al encontrarse alejados de núcleos urbanos. Además, es en estas vías donde optamos a recibir ayudas de la UE (rutas TEN-T) y donde hay menos clientes debido a dicha incertidumbre.

En los núcleos urbanos, la oferta de puntos de recarga para el usuario está siendo mayor, pudiendo simultanear la recarga eléctrica con otras actividades.

En cuanto a la oferta de **potencia**, Cepsa se centra en la red de recarga ultrarrápida. Para vehículos pesados de alta potencia, la red de recarga deberá estar repartida en el territorio a través de las principales vías de comunicación de mercancías y ubicada en superficies amplias, con facilidad de parking y con oferta de alimentación y descanso.

Para turismos que realicen largos recorridos, deberá, igualmente, ofrecer seguridad en el periodo de recarga, áreas de descanso y oferta de alimentación. Y, en la red urbana, si bien los puntos de recarga son lentos, en Cepsa consideramos que para

ser competitivos es importante instalar puntos de recarga ultrarrápida para poder atender, por ejemplo, a coches sin aparcamiento, taxis, última milla, visitantes de otras ciudades, etc.

**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).**

El despliegue de infraestructura de recarga requiere grandes inversiones en un mercado inmaduro, con un plazo de ejecución y puesta en marcha relevante (superior a 24 meses). Por ello, es clave que los concursos se diseñen incrementando el plazo de duración de las concesiones y que este sea lo suficientemente amplio, como para permitir amortizar dichas inversiones. Por tanto, se propone:

- Concesiones de larga duración (a partir de 20 años).
- Si el plazo es inferior, compensar a la adjudicataria si no se renueva la concesión en función de las tablas de amortización presentadas en las ofertas.
- Proyectos de implantación progresiva, en función del incremento de la demanda (se pueden fijar unos KPIs de uso, por ejemplo) o de la evolución tecnológica (potencias mayores, apoyo de baterías, etc.).

**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).**

Por el momento, Cepsa no está presente en este segmento de negocio.

**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).**

Cepsa únicamente ha instalado puntos de recarga de acceso público en EESS. Teniendo en cuenta que la pregunta 6 está referida de forma expresa a EESS, respondemos a esta pregunta en el punto 6.

**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).**

Para puntos de recarga localizados en espacios privados y cuando la instalación está dimensionada con la potencia necesaria, no existen trámites innecesarios.

En los casos en los que es necesario solicitar una solicitud de potencia o conectarse a un nuevo punto de suministro, la problemática es similar a las de las estaciones de servicio, afectando a las Distribuidoras, Ayuntamiento y/o Carreteras, según aplique. Estos trámites injustificados se detallan a continuación en el punto 6.

**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).**

En proyectos de recarga ultrarrápida intervienen **múltiples AAPP** y muchos expedientes caducan sin haber obtenido los permisos necesarios.

Existe mucha burocracia administrativa y el proceso en cada administración es diferente, solicitándose documentación distinta:

1. **Licencias o permisos municipales:** no existe homogeneidad ni en la documentación requerida ni en la resolución de permisos. Persisten obstáculos en

determinados ayuntamientos a la aplicación de la Ley 20/2013, de Garantía de la Unidad de Mercado, al no admitir la declaración responsable establecida en esta Ley y obligar en su lugar a solicitar licencias de actividad y de obra.

2. **Autorizaciones de la DG Carreteras:** en emplazamientos de vías interurbanas o corredores afectados por la normativa de carreteras, los tiempos de tramitación de los expedientes son excesivos. Además, no se permite incluir la aparamenta necesaria para suministrar la potencia dentro del límite de edificación (50m), haciendo inviable la instalación en muchas de las estaciones en las que toda la parcela está dentro de dicho límite.
3. **Autorización por Industria:** En los proyectos de recarga ultrarrápida la mayoría de las CCAA exigen doble validación del proyecto antes de su puesta en marcha: una presentación inicial del proyecto y otra posterior a la ejecución.

La tramitación de este segundo permiso difiere según la Comunidad Autónoma y si no está digitalizada puede tardar varias semanas. Por eso hay muchas instalaciones finalizadas y fuera de servicio.

4. **Permisos de las distribuidoras:** Los plazos del Real Decreto 1183/2020 y Real Decreto-Ley 29/2021 son largos: el plazo medio de respuesta inicial con las condiciones técnico-económicas supera los 65 días y el plazo medio para el entronque con la línea de distribución, una vez realizada la instalación y el correspondiente cierre administrativo del proyecto, es de 9 meses.
5. **Otros organismos** ralentizan más el proceso: Cuencas hidrográficas, Patrimonio, Puertos del Estado, Ejército, Vías Agropecuarias, AENA, agencias protectoras del medio ambiente, etc.

#### **Propuestas de mejora:**

1. Exención de permisos de acceso y conexión para los puntos de recarga de alta potencia de + 250 kW (Real Decreto 1183/2020).
2. Agilidad en los trámites administrativos: el uso de la declaración responsable como documento único para todos los eslabones de la cadena, desde el suministro de electricidad a la infraestructura de recarga de acceso público e incluso la solicitud de subvenciones, agilizaría el proceso de implantación (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).
3. Homogenización de requisitos y formato de documentación a presentar en las diferentes plataformas públicas al presentar las ofertas.

4. Facilitar la formulación de preguntas a la administración adjudicadora y rapidez en la contestación
5. Procedimientos de registro mediante tramitación electrónica en toda España.
6. Procedimiento abreviado aplicable a todas las infraestructuras sin límite de potencia (actualmente 15 kW).
7. Publicación del mapa de potencias disponibles en las redes de distribución y planes de refuerzo.
8. Traspaso inmediato a la distribuidora, una vez finalizadas las obras de extensión de red, y que la penalización por incumplimiento no paralice el proyecto.
9. Para carreteras:
  - Autorizar provisionalmente las obras para la instalación mientras se resuelve la autorización definitiva, que sería efectiva desde el registro de la solicitud de autorización definitiva.

En caso de denegación posterior se procedería a retirar el equipo (fácilmente desmontable).

Esta autorización provisional debería incluir también la aparamenta de media tensión, siempre que se cumpla la distancia mínima a la servidumbre de la carretera.

Deberán homogeneizarse los criterios de consideración de un equipo fácilmente desmontable, ya que la aplicación de dicha norma se está realizando de diferente manera por parte de las distintas delegaciones del MITMA.

- En la medida en que parte de la información a revisar por Carreteras se ha aligerado o se podría aligerar (zonas de tráfico intenso, títulos de propiedad o instalaciones desmontables), proponemos reducir a 3 meses el plazo máximo de resolución para entender desestimado, presuntamente, el otorgamiento de la autorización del Real Decreto 1812/1894, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.
- Una autorización otorgada a una instalación de recarga eléctrica, vigente, debería ser válida para posteriores ampliaciones si no varían sustancialmente las condiciones de ejecución. Sería aplicable a la instalación de nuevos equipos junto a los ya autorizados que no requieran acometida eléctrica.
- La autorización de la DG de Carreteras debería incorporar de oficio las servidumbres de paso requeridas en terrenos de titularidad pública estatal.

**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 EESS 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).**

Este apartado no aplica al modelo de instalación Cepsa.

**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).**

1. No hemos apreciado problemas de competencia en la medida en que hay concurrencia competitiva y cualquier empresa se puede presentar a una convocatoria de subvenciones.

2. En cuanto a procedimientos, plazos, condiciones, etc., debe configurarse un mecanismo de ayuda a la instalación de infraestructura de recarga de acceso público interurbana en la vía pública de alta potencia, que debe cubrir tanto a la instalación de la infraestructura como los costes de operación, al menos mientras éstos no sean rentables.

Adicionalmente, en lo que refiere a programas de ayudas como el MOVES III, los plazos de justificación una vez concedida la ayuda, no se adaptan a los plazos que conlleva la ejecución de un proyecto de recarga desde que se lanza, hasta que se puede ejecutar y justificar, los trámites administrativos y los plazos de resolución tanto de la Administración como de la distribuidora lo impiden. En cuanto a la recepción de las ayudas también tardan mucho en llegar al promotor de la infraestructura.

- Las ayudas (MOVES) deben adaptarse a los plazos habituales de ejecución, dar plazo de respuesta ante cambios normativos suficientes y concederse de forma inmediata eliminando la incertidumbre.
- Debe haber una bolsa nacional que permita traspasar fondos de una CCAA a otra en función de la demanda. Unificar los procedimientos y trámites en todas las CCAA.

- Es necesaria la implementación de programas específicos de ayudas para proyectos globales nacionales como son los Fondos Europeos CEF que facilitan el avance de un mayor número de proyectos en paralelo y permiten una mayor flexibilidad y simplificación de los trámites.

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

En EESS hemos contestado en pregunta 6.

En aparcamientos y edificios no residenciales, por el momento no es el modelo de instalación de Cepsa.

**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, EESS, etc.) pueden introducir restricciones injustificadas o desproporcionadas que limiten la competencia (máximo 500 palabras).**

En cuanto al acceso a ubicaciones para puntos de recarga en EESS, creemos que no existen problemas de competencia.

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

## **BLOQUE II: SUMINISTRO DE ELECTRICIDAD Y ACCESO A REDES DE DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA.**

*Para poder suministrar electricidad a los puntos de recarga es necesaria la conexión a la red eléctrica. Este apartado consulta sobre el suministro eléctrico y el acceso a las redes de distribución.*

**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).**

Proponemos varias áreas de mejora:

1) **Borrador de Circular de acceso y conexión de instalaciones de demanda:** establece que los gestores de redes de distribución podrán cumplir la obligación de publicación de información sobre capacidad de redes mediante una **plataforma gratuita de publicación conjunta. A nuestro juicio esto debería ser una obligación** por tres razones: simplicidad, transparencia e igualdad de condiciones para los usuarios. Además, el **vigente plazo de actualización de información sobre capacidad de acceso de los nudos** de “*al menos una vez cada tres meses*” resulta injustificadamente largo comparándolo con el aplicable para capacidad de acceso de generación<sup>1</sup>, de un mes, motivo por el que proponemos igualar este plazo de 1 mes.

2) **Plazos de tramitación de expedientes:** las distribuidoras cumplen estrictamente los plazos máximos establecidos sólo para la primera respuesta, enviando justo antes de expirar dicho plazo consultas adicionales que podrían resolverse desde el principio. A pesar del régimen sancionador para los supuestos de incumplimiento de plazos (del Real Decreto-ley 29/2021), no consta que se esté aplicando por la administración competente. Proponemos **fijación de plazos máximos de resolución, no de respuesta.**

También agilizaría el proceso si, cuando la solicitud de potencia realizada no esté disponible en la localización definida, se pudiera continuar con el mismo **expediente, informando la distribuidora de la potencia disponible en ese punto o en otro próximo**, sin tener que volver a abrir otro expediente desde el inicio.

3) **Documentación CTE aportada por las distribuidoras:** no indican la ubicación precisa ni son siempre respetadas por ellas mismas una vez ejecutado el proyecto, obligando en algunos casos a cambios posteriores por falta de claridad.

---

<sup>1</sup> Circular 1/2021, de 20 de enero, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, 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 producción de energía eléctrica.

4) Los **plazos de puesta de contador por las distribuidoras** son muy elevados. El plazo legal es de 15 días, pero de media superan los 2 meses.

5) **Unificación de normativa propia, criterios y procedimientos entre diferentes distribuidoras, o dentro de la misma distribuidora en diferentes CCAA:** en los expedientes, cuya ejecución de extensión de red es realizada por la distribuidora, deben solicitarse los permisos correspondientes a las administraciones competentes, además del resto de permisos solicitados por el operador de recarga eléctrica. Esto duplica tareas y aumenta los tiempos de gestión, pues la mayoría de las distribuidoras no inician trámites hasta que la instalación, responsabilidad del operador/propietario de la infraestructura de recarga, está finalizada.

6) **Ejecución del refuerzo en terrenos colindantes:** proponemos considerar los terrenos colindantes a atravesar como “redes ya existentes” para las que se debieron llegar a acuerdos anteriormente sin necesidad de que el operador deba alcanzar nuevos acuerdos con los propietarios.

Durante el proceso de autorización para la puesta en marcha las distribuidoras emiten los documentos de servidumbre y cesión por separado, normalmente condicionando la entrega de uno a la recepción del otro, alargando injustificadamente los plazos de firmas de documentos necesarios.

7) Es positivo que **las plataformas web permitan al solicitante realizar quejas, reclamaciones e incidencias** relativas a expedientes de permisos de acceso y conexión de instalaciones, pero **consideramos esencial que la propuesta defina los plazos de respuesta máximos para su atención.** Al igual que la administración, solicitamos que todos los requerimientos se indiquen en una sola comunicación.

Sería positivo que los operadores pudiesen contactar directamente con los tramitadores de expedientes de las distribuidoras, para agilizar la gestión de expedientes o solventar posibles rechazos inmediatamente sin consumir de nuevo plazos de respuesta, máximo en caso de clientes con elevado número de solicitudes o en caso de despliegues en EESS.

8) Especial mención a los **expedientes de Baja Tensión:**

- Es crucial permitir potencias superiores a las de la norma vigente cuando se soliciten para suministrar cargadores eléctricos en zona urbana, para garantizar la carga ultrarrápida en aquellos casos en que carecemos de espacio suficiente para incluir un centro de transformación y seccionamiento.
- Considerando los avances en digitalización de redes eléctricas, sugerimos analizar la posibilidad de poner a disposición de los agentes **información de capacidad de acceso también en redes de baja tensión.**
- Las obras de acometidas en baja tensión con importes reducidos deben tener un plazo máximo de ejecución por parte de las distribuidoras, y deberían estar

amparadas por la declaración responsable del punto de recarga sin deber solicitar y esperar una nueva licencia municipal. Los plazos medios aquí son superiores a 9 meses y pueden alcanzar 2 años.

**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).**

No consideramos que sea una cuestión de reparto, sino de que las reglas actuales suponen trabas a los operadores o promotores que solicitan la potencia, al estar de forma generalizada ésta al límite de su disponibilidad, debiendo el operador asumir importantes sobrecostes de ampliación y mejora de la red eléctrica.

En ocasiones se nos requieren refuerzos que no parecen corresponder con el mínimo normativo para la obtención de dicha potencia o cuyo coste es muy elevado. Dado el objetivo estatal de disponer de una red de carga eléctrica, se propone regular el coste máximo que puede imputarse a un cliente en función de la potencia solicitada.

Tanto el mecanismo actual, en el que se atienden las solicitudes por orden, como el propuesto por la Circular 1/2021, de la CNMC, que contempla que los solicitantes lleguen a un acuerdo, pueden condicionar la competencia en determinadas zonas. Idealmente sería la distribuidora quien recogiese todas las solicitudes y planificase los refuerzos de red para poder atenderlas en un plazo razonable y compartido con los solicitantes.

Sería deseable que las distribuidoras establecieran un plan de ampliación de potencia por sus propios medios en aquellas zonas donde han sido requeridas por los agentes de recarga eléctrica, estableciendo unos plazos en que pueda estar disponible para que los operadores puedan adaptar sus planes de implantación. Así está establecido con éxito en otros países como Alemania.

**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).**

No podemos valorar el servicio de comercializadoras externas, pues en el Grupo CEPSA contamos con comercializadora propia, lo que nos permite contratar internamente los suministros.

Sí creemos que se debería distinguir en la factura el coste de electricidad y el margen del eMSP, para evitar que las empresas verticalmente integradas, al tener el margen de generación y comercialización de la electricidad, pudieran ofrecer tarifas con margen para el operador de recarga negativo al ser compensado por los otros. Como referencia podemos tener en cuenta el mercado portugués, donde hay 3 figuras diferenciadas y los costes se desglosan en factura:

- CPO: ingresos al operador de los puntos de recarga para amortizar la inversión.
- Mobi.e: ingresos a la empresa pública portuguesa.
- CEME: ingresos al que ofrece los servicios de recarga, incluyendo el coste de electricidad (eMSP).

Aunque las figuras son distintas en España, un desglose en factura en este sentido facilitaría la libre competencia en el mercado.

**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).**

Con el formato actual, los costes de adaptación de la red de distribución los asume el operador del punto de recarga, suponiendo unos valores de inversión para conseguir el despliegue que no consiguen ser justificados con el servicio.

Con el propósito de cumplir con el objetivo estatal de obtener una red de carga eléctrica, proponemos que se compartan los costes o incluso que haya un plan nacional de ampliación de red acorde al plan de despliegue de recarga eléctrica.

**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).**

Cada una de las gestiones que se realizan con la distribuidora (proceso de solicitud de la potencia necesaria, la validación de proyectos, y el seguimiento del expediente) tiene sus procesos, respuestas y tiempos específicos diferentes según la distribuidora y, en muchos casos, según la CA. Esto hace que la activación de los suministros dependa de su ubicación y, por lo tanto, no sea homogéneo para todo el territorio español.

Así, por ejemplo, hay distribuidoras que exigen una memoria para indicar el punto de conexión, retrasando el conocimiento de la viabilidad de un punto.

Igualmente, la aparamenta de media tensión permitida es diferente de una compañía distribuidora a otra, lo que no facilita el despliegue de una gran red con

equipos intercambiables de una ubicación a otra, teniendo que adecuar las compras a cada distribuidora.

Lo mismo sucede con la documentación de cesiones y servidumbres.

### **BLOQUE III: FUNCIONAMIENTO DEL MERCADO Y PRÁCTICAS COMERCIALES.**

*Este bloque trata sobre los aspectos generales del funcionamiento del mercado y las prácticas comerciales de las empresas del sector.*

#### **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).**

Existen en internet diversas webs y apps que ofrecen mapas interactivos con información sobre los puntos de recarga disponibles en todo el territorio nacional, por lo que parece que los consumidores tienen un razonable buen acceso a esta información.

Sin embargo, desde el punto de vista de los operadores, actualmente es obligatorio subir la información de los puntos de recarga a la web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y el proceso de carga de dicha información es mediante fichero .json, y el sistema genera continuos problemas, por lo que hay que hacerlo manualmente, lo cual dificulta esta comunicación.

Una vez se solucionen los problemas técnicos, debe ser muy fácil que el propio Ministerio ponga dicha información a disposición de todos los usuarios interesados.

#### **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).**

Actualmente es un mercado atomizado en el que multitud de empresas, nuevas y consolidadas, comienzan a competir. Dichas empresas son libres de definir sus localizaciones, precios, modo de comunicación con sus potenciales clientes, y pueden crear alianzas con otros operadores para mejorar sus servicios (capilaridad, por ejemplo) y resultados.

#### **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).**

Cepsa no ha identificado obstáculos técnicos en el proceso.

**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 estos costes son superiores a los inherentes a la propia instalación del punto de recarga, cableado y equipos de carga, pero no podemos afirmar que sean injustificados.

Con respecto a diferencias en cuanto a localización, nos remitimos a lo indicado en la pregunta 1.

**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).**

No vemos que haya un obstáculo injustificado para poder operar como EMSP. Empresas que no sean titulares de los puntos de recarga pueden perfectamente llegar a acuerdos con los CPO y ofrecer servicios de movilidad.

**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).**

Algunos usuarios pueden valorar como un "obstáculo" la necesidad de descargar apps en el móvil para poder recargar su vehículo en distintos tipos de puntos de recarga, en función de quién lo opere o de los distintos programas de fidelización a los que estén suscritos, pero entendemos que cada empresa debe diseñar su

estrategia de funcionamiento, siempre esforzándose por alcanzar acuerdos de interoperabilidad que permitan a los usuarios utilizar el punto de recarga que más les convenga y a tarifas competitivas.

**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).**

Algunos usuarios pueden valorar como un “obstáculo” la necesidad de descargar apps en el móvil, o no poder utilizar efectivo, para poder recargar su vehículo en distintos tipos de puntos de recarga, en función de quién lo opere o de los distintos programas de fidelización a los que estén suscritos, pero entendemos que cada empresa debe diseñar su estrategia de comunicación y de establecimiento de medios de pago, siempre esforzándose por alcanzar acuerdos de interoperabilidad que permitan a los usuarios utilizar el punto de recarga que más les convenga, y a tarifas competitivas.

Cepsa instala terminales de pago en los equipos de recarga, teniendo en cuenta las opiniones de los clientes para dar más opciones de los clientes además de las apps.

**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).**

La comparación entre tarifas de distintos operadores puede facilitarse básicamente con el uso de la medida estándar (€/kWh). Además, todos los operadores podrían distinguir en la factura el coste de electricidad y el margen del eMSP, para incrementar la transparencia de la tarifa.

No obstante, a medida que se desarrolle el mercado, los usuarios entenderán cada vez mejor los precios y recargas medias para cubrir sus necesidades. Las empresas deben hacer un esfuerzo por clarificar y simplificar los precios a los usuarios.

**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).**

El cliente es libre de elegir el proveedor que más le interese según sus tarifas o condiciones de servicio. Las empresas ofrecen diferentes programas de fidelización

para que el cliente se adhiera de forma voluntaria, y con ello, tener un precio más ventajoso u otras condiciones especiales como descuentos o acumulación de beneficios (puntos, saldo, etc.). Cada empresa debe ser libre de fijar este tipo de políticas comerciales.

**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).**

No consideramos que haya barreras de entrada injustificadas a la competencia.

**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).**

No hay dificultades injustificadas o desproporcionadas para el uso de puntos de recarga.

**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).**

Entendemos que se refieren a puntos de recarga de personas físicas. Entre nuestros suministros, no contamos con ninguno de este tipo y por lo tanto no podemos dar feedback al respecto.

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