

28/09/2023 13:50

Created

Operador de puntos de recarga

¿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><b>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).</b></p>	<p>El tiempo para cargar un vehículo eléctrico (EV) es superior al necesario para repostar uno de motor de combustión interna, lo que ha llevado a la mayoría de los Operadores de Puntos de Recarga (CPO) a situar estaciones de recarga en lugares con servicios complementarios (aseos, cafeterías/restaurantes, tiendas de conveniencia, establecimientos de venta minorista). Algunos CPOs podrían plantearse desarrollar sus propios servicios complementarios y crear nuevas estaciones de servicio desde cero. Pero la inversión requerida para ello no es viable actualmente en España debido al volumen de tráfico EV, que es insuficiente para sostener este tipo de negocios basándose únicamente en el tráfico de las estaciones de recarga. Por tanto, el enfoque actual se centra en lugares con servicios existentes, como estaciones de servicio, hoteles, restaurantes y centros comerciales.</p> <p>Zonas interurbanas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La naturaleza de los viajes de larga distancia requiere que los puntos de recarga estén equipados con soluciones de recarga ultrarrápida y estén situados en zonas con servicios complementarios.</li> <li>• Hay gran escasez de lugares con servicios complementarios, en su mayoría limitados a estaciones de servicio y hoteles/restaurantes de carretera.</li> <li>• La preferencia por la recarga de alta potencia requiere que los CPOs trabajen con conexiones a la red de media tensión, que son técnica y/o económicamente inviables en un número significativo de zonas interurbanas: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Muchas zonas con redes de media tensión carecen de capacidad necesaria y requieren refuerzos excesivamente costosos.</li> <li>o Las redes de media tensión suelen estar alejadas de la estación de recarga y requieren extensiones de red, a veces kilométricas, que aumentan significativamente los costes del proyecto. Además, asegurar los derechos de paso o la expropiación de terrenos por los que tiene que pasar la extensión de la red alarga aún más los plazos de desarrollo del proyecto.</li> </ul> </li> <li>• La escasez de ubicaciones adecuadas y opciones técnicamente viables hace que, frecuentemente, compitan por las mismas zonas múltiples CPOs. Aunque nosotros no solicitamos exclusividad en nuestros contratos de arrendamiento con propietarios, es muy frecuente ver CPOs que incluyen cláusulas de exclusividad a largo plazo en dichos contratos para convertirse en el único proveedor de servicios de recarga en la propiedad, excluyendo automáticamente a otros de la ubicación y, a veces, incluso, de un área geográfica considerable si no hay alternativas viables cercanas.</li> </ul> <p>Zonas urbanas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las zonas urbanas tienen mayor densidad de emplazamientos con servicios complementarios, lo que permite una mayor combinación de cargadores (lento, rápido y ultrarrápido) y una red más granular.</li> <li>• Los patrones de uso de los clientes son más diversos, por lo que la carga lenta y rápida, que depende menos de las conexiones a la red de media tensión, es más frecuente. Además, encontrar una conexión a la red de media tensión aceptable es más factible en áreas urbanas y/o industrializadas, por lo que la carga ultrarrápida suele ser más fácil de desarrollar, si es necesario.</li> <li>• Aunque las cláusulas de exclusividad siguen siendo habituales, el mayor número de opciones hace que la competencia entre los CPOs sea algo menor.</li> </ul>
<p><b>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).</b></p>	<p>No disponemos de información para valorar el diseño y funcionamiento de estos procedimientos, ya que no hemos participado aun en ninguna licitación pública o procedimiento administrativo para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública en España.</p> <p>Sin embargo, en relación con las licitaciones convocadas por los concesionarios de autopistas, cabe señalar que varios concesionarios de autopistas han expresado su voluntad de licitar los servicios de recarga de EV en las áreas de servicio situadas en las autopistas que les han sido adjudicadas. Existen dos enfoques diferentes para la convocatoria de estas licitaciones:</p> <p>(i) Algunos concesionarios de autopistas han mostrado interés en convocar licitaciones separadas para la explotación de: (a) la gasolinera y la tienda de conveniencia, y (b) los servicios de recarga de EV.</p> <p>(ii) Sin embargo, otros concesionarios de autopistas han mostrado interés en convocar una única licitación a corto plazo en la que tanto los servicios de suministro de combustible como los servicios de recarga de EV serán operados por una sola entidad. El razonamiento que hay detrás de este planteamiento es que la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética ("Ley 7/2021") obliga a los propietarios de instalaciones de suministro de combustible a tener un solo punto de recarga en estas estaciones. Por lo tanto, los concesionarios de autopistas consideran que las compañías petrolíferas pueden llevar a cabo esas pequeñas inversiones.</p> <p>Sin embargo, este enfoque excluirá automáticamente de las eventuales licitaciones que puedan convocar los concesionarios de autopistas a muchos CPOs que no tienen negocios relacionados con el suministro de combustible y que están dispuestos a invertir en la creación de servicios de recarga de EV de alta calidad. Por lo tanto, esta forma de proceder reducirá la competencia potencial, ya que hay más entidades dispuestas a invertir en cargadores que en un mercado en declive de estaciones de combustibles fósiles.</p> <p>En vista de lo anterior, consideramos que se debe modificar el marco legal actual y obligar a los concesionarios de autopistas a convocar licitaciones separadas para la construcción y explotación de estaciones de recarga de EV, incluyendo un número mínimo de puestos de recarga como parte de los requisitos de la licitación. Además, esta modificación debe garantizar los principios de calidad (por ejemplo, cantidad de cargadores y fiabilidad) y asequibilidad para evitar el aumento excesivo del precio de los arrendamientos realizado recientemente por los propietarios de inmuebles para maximizar sus beneficios, lo que incrementa el coste de la conducción eléctrica frente al coste de los vehículos con motor de combustión interna.</p>

<p><b>3. Valore los procedimientos y condiciones de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) y, en particular, si a su juicio existen requisitos injustificados o desproporcionados para su obtención. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización (vías urbanas, interurbanas etc.) o la potencia de los puntos (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>En España existe un exceso de regulación en el proceso de obtención de licencias o permisos para la instalación y explotación de puntos de recarga de EV, lo que provoca que España se quede atrás en la UE en cuanto al tiempo requerido para desplegar estaciones de recarga. A continuación, se resumen los principales factores que, en nuestra opinión, limitan un rápido despliegue de una red de recarga de EV en España:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Municipios:</b> El artículo 3 del Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables ("RD 29/2021") modificó el artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico ("Ley 24/2013"), prohibiendo a las administraciones públicas exigir licencia o autorización previa para las obras, instalaciones, operaciones o actividades necesarias para la instalación de puntos de recarga. Según el artículo 3 RD 29/2021, basta la presentación de una declaración responsable ante el organismo competente. Sin embargo, muchos municipios siguen exigiendo licencias, permisos o autorizaciones previas para la instalación de puntos de recarga, provocando importantes retrasos en los plazos de despliegue, que pueden llegar a tardar más de un año.</li> <li>• <b>Organismos públicos de Industria:</b> El Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio ("RD 5/2023") modificó el artículo 53.1 de la Ley 24/2013 y eliminó la necesidad de obtener la "Autorización Administrativa Previa y de Construcción" y la "Autorización de Explotación" para la explotación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos de hasta 3MW, lo cual es muy positivo. Sin embargo, sigue siendo necesaria una autorización previa para la puesta en marcha de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas. En consecuencia, este requisito afecta directamente a los plazos de despliegue de las estaciones de recarga de alta potencia. En nuestra opinión, debería modificarse la normativa vigente para que la presentación de una declaración responsable sea suficiente para la puesta en marcha de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas.</li> <li>• <b>Gestores de redes:</b> No existe ninguna normativa sobre el plazo de respuesta/acción en muchos procedimientos que deben realizar los gestores de redes en el proceso de conexión a su red. Esto causa tiempos de inactividad y procesos largos. Además, también hay una falta de comunicación con los gestores de redes, lo que agrava los problemas presentados. Para más detalles, véase el Bloque II.</li> <li>• <b>Dirección General de Carreteras:</b> el periodo para obtener la aprobación de la Dirección General de Carreteras para desplegar puntos de recarga de EV en sus áreas de influencia es extremadamente largo, pudiendo ser de hasta un año. A nuestro juicio, la vigente Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras debería modificarse para aliviar los obstáculos burocráticos al despliegue de puntos de recarga para EV, de modo que la presentación de una declaración responsable sea suficiente para el despliegue de puntos de recarga de EV en carreteras y autopistas.</li> </ul>
<p><b>4. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público. Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Véase la respuesta a la pregunta 3.</p>

No hemos instalado puntos de carga localizados en espacios privados, por lo que no estamos en condiciones de responder a esta pregunta.

**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 cuanto a los requisitos y procedimientos para la instalación y puesta en funcionamiento de los puntos de recarga en las estaciones de servicio existentes, véanse las respuestas a las preguntas 2, 3 y 4 supra.

En concreto, respecto a la regulación existente sobre la recarga de EV en estaciones de servicio existentes, como se ha explicado anteriormente, la Ley 7/2021 es insuficiente, especialmente en ubicaciones que deberían vertebrar una fuerte red de recarga a nivel nacional. En particular, la Ley 7/2021 obliga a quienes sean titulares de instalaciones de suministro de combustible a instalar un solo cargador de una potencia de 50 kW o 150 kW, dependiendo del volumen de ventas anual agregado de combustible. Esto ha llevado a muchos propietarios de estaciones de servicio y compañías petrolíferas a instalar solo la cantidad mínima de cargadores requerida por la ley (directamente o a través de CPOs y, en cualquier caso, generalmente con acuerdos de exclusividad a largo plazo), incluso cuando cuentan con suficiente espacio y condiciones técnicas para desarrollar una estación de recarga más grande y de mayor calidad. Esto se traduce en la construcción de estaciones de recarga con un número muy reducido de puntos de carga (1 o 2), que pueden congestionarse muy fácilmente, lo que causa un efecto perjudicial en el desarrollo de la movilidad eléctrica en general en España. En este sentido, es común escuchar entre los detractores de los EVs que si al mayor tiempo de carga (en comparación con el tiempo requerido para el repostaje de combustible) se añade la pequeña cantidad de puntos de recarga disponibles, los conductores de EV corren el riesgo constante de tener que esperar horas en la estación de recarga para poder cargar sus vehículos.

**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).**

<p><b>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).</b></p>	<p>Véanse las respuestas a las preguntas 3 y 4 anteriores, ya que los procedimientos para la instalación y puesta en servicio de los puntos de recarga no difieren significativamente según la ubicación de la estación de carga.</p> <p>En relación con los puntos de recarga situados en zonas interurbanas, como se ha explicado anteriormente, la naturaleza de los desplazamientos de larga distancia exige que los puntos de recarga (i) estén equipados con soluciones de recarga ultrarrápida, que requieren conexiones a la red de media tensión, que son técnica y/o económicamente inviables en muchas zonas interurbanas de España; o (ii) estén ubicadas en zonas con servicios complementarios, que son escasas en España. Como resultado de la escasez de ubicaciones adecuadas y opciones técnicamente viables, múltiples CPO con frecuencia compiten por las mismas ubicaciones, e incluyen cláusulas de exclusividad a largo plazo en sus contratos de arrendamiento con los propietarios de los terrenos, para convertirse en el único proveedor de carga de EV en la propiedad, excluyendo automáticamente a otros de la ubicación y, a veces, incluso, de un área geográfica considerable si no hay alternativas viables cercanas.</p>
<p><b>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).</b></p>	<p>En general, en los últimos años se han tratado de eliminar barreras innecesarias en el desarrollo de la infraestructura de recarga (Orden TMA/178/2020, RDL 23/2020, Ley 7/2021, RD 29/2021, RDL 04/2023) y se ha tratado de incentivar (Moves III, Moves Singulares II), pero el efecto deseado no se ha logrado del todo. A este respecto, véanse las respuestas a las preguntas 3 y 4.</p> <p>Además, el Gobierno español ha desarrollado recientemente el denominado programa Moves III, que es un programa de ayudas públicas directas dirigidas a las Comunidades Autónomas para incentivar la adquisición de vehículos eléctricos y la instalación y explotación de puntos de recarga. El programa se compone de dos líneas de actuación: (i) ayudas públicas para la adquisición de vehículos eléctricos, consistentes en subvenciones económicas de diferentes cuantías en función del tipo de vehículo; y (ii) ayudas públicas para la instalación de infraestructuras de recarga de EV, tanto en emplazamientos privados como públicos, que consisten en subvenciones económicas cuya cuantía depende de varios factores, como la potencia de la infraestructura de recarga o el tamaño del municipio donde se ubique la infraestructura de recarga.</p> <p>La concesión de las subvenciones del programa Moves III corresponde a las Comunidades Autónomas. Sin embargo, el modelo autonómico desarrollado para gestionar el programa Moves III no es el más adecuado ya que ha dado lugar a numerosos requisitos burocráticos que difieren mucho de una Comunidad Autónoma a otra. De hecho, cada Comunidad Autónoma tiene sus propios formularios, documentos y requisitos para presentar las solicitudes. Esto ha llevado a que el proceso para obtener las subvenciones del programa sea extremadamente lento y difícilmente escalable, ya que requiere mucho trabajo individualizado para cumplir con los requisitos específicos de cada una de las 17 Comunidades Autónomas. Por lo tanto, en nuestra opinión, hubiera sido mucho más apropiado desarrollar un modelo nacional o, al menos, un modelo regional donde los requisitos para acceder al programa sean similares en todas las regiones.</p>

<p><b>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).</b></p>	<p>En relación con las estaciones de servicio, la Ley 7/2021 obliga a quienes sean titulares de instalaciones de suministro de combustible a instalar un solo cargador de una potencia de 50 kW o 150 kW, en función del volumen agregado de ventas anuales de combustible. Como se ha explicado en la pregunta 6, esto es insuficiente, ya que lleva a muchos propietarios de estaciones de servicio y compañías petrolíferas a instalar solo la cantidad mínima de cargadores requeridos por la ley en lugares que son cruciales para el desarrollo de una red sólida de carga de vehículos eléctricos en España.</p> <p>En cuanto a los aparcamientos y edificios no residenciales, el artículo 4 RD 29/2021 exige que, antes del 1 de enero de 2023, todos los edificios de uso distinto al residencial privado con una superficie de aparcamiento superior a veinte plazas de aparcamiento, así como aquellos aparcamientos no adscritos a edificios con más de veinte plazas, deberán estar equipados con un número determinado de puntos de recarga de vehículos eléctricos, en función del número de plazas de aparcamiento.</p> <p>La inclusión de este requisito ha tenido un efecto positivo ya que ha impulsado a los grandes terratenientes y a los principales propietarios a encontrar soluciones para desarrollar estaciones de recarga en sus estacionamientos, lo que aumentará en gran medida la capilaridad de los puntos de recarga en España. Sin embargo, los requisitos incluidos en el RD 29/2021 en relación con el número de cargadores necesarios y los plazos para desarrollar las estaciones de recarga correspondientes no son realistas. Así, el número de cargadores que deben desarrollarse en función del número de plazas de aparcamiento es demasiado elevado y está obligando a muchos CPOs a realizar inversiones demasiado elevadas para la demanda actual del mercado, lo que podría afectar negativamente su inversión. Además, el RD 29/2021 incluye la obligación de tener instalado el número de cargadores legalmente requerido antes del 1 de enero de 2023, es decir, poco más de 12 meses después de la publicación del RD 29/2021. Este plazo es demasiado optimista ya que, de media, el tiempo para el desarrollo de una estación de recarga en España es de alrededor de 18 meses.</p>
<p><b>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).</b></p>	<p>Como se ha explicado en la pregunta 1, es muy común ver a operadores privados (propietarios y CPOs) suscribir contratos de arrendamiento a largo plazo (más de 10 años) que incluyen cláusulas de exclusividad, lo que excluye automáticamente a los CPOs competidores de la propiedad y, a veces, incluso, de un área geográfica considerable si no hay alternativas viables cercanas. Esto no beneficia al mercado y, especialmente, al cliente final. Asimismo, se vuelve aún más problemático en un país como España -especialmente para la carga ultrarrápida- donde la falta de zonas interurbanas y la falta de potencia disponible pueden magnificar los efectos negativos de estas prácticas.</p> <p>Los acuerdos de exclusividad pueden dar lugar a una reducción de la innovación y de la mejora en la calidad de los servicios ofrecidos por los CPOs incumbentes y, en algunos casos, incluso elevar los precios. Además, incluso si los servicios de carga tienden a estandarizarse con el tiempo, en un mercado en crecimiento como España, el efecto de estas prácticas puede obstaculizar el nivel de confianza que los conductores de vehículos eléctricos y, especialmente, de vehículos no eléctricos, tienen en el mercado de infraestructura de carga y, posteriormente, tener un efecto perjudicial en la adopción de EVs en España.</p> <p>Ha sido un problema en los últimos años, y todavía lo es en muchos casos, ver puntos de recarga que no tienen un servicio de atención al cliente adecuado, están mal mantenidos, tienen precios que no están alineados con el mercado (a veces incluso escandalosamente altos) o simplemente no tienen el nivel adecuado de inversión para una ubicación determinada (en número o potencia de cargadores). Es frecuente ver en la opinión pública y en las redes sociales a los detractores de los EVs utilizar estos argumentos contra la adopción de vehículos eléctricos. Si el mercado no puede desafiar a los CPOs a mejorar, el país tardará mucho más en llegar a un consenso sobre los beneficios de los vehículos eléctricos y aumentar su adopción.</p> <p>La realidad en España es que faltan ubicaciones "tradicionales" en rutas prioritarias como gasolineras, hoteles, restaurantes, centros comerciales, etc., que no hayan firmado ya un acuerdo de exclusividad con un CPO. La alternativa para muchos CPOs a partir de ahora es desarrollar nuevas estaciones de servicio desde cero lo que, como se ha explicado en la pregunta 1, tiene un coste mucho mayor. Además, esto limita la competitividad que un CPO puede tener en el mercado, ya que tendrá que transferir su inversión sustancial de CAPEX al precio aplicado al usuario final, y probablemente tendrá que aumentarlo para obtener el retorno de la inversión deseada.</p>

N/A

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).

El plazo del proceso de conexión a la red eléctrica es una de las grandes fuentes de incertidumbre a la hora de definir la duración media del despliegue de estaciones de recarga de EV en España.

Como se ha explicado anteriormente, no existe una regulación sobre el plazo de respuesta/acción en distintos que deben realizar los gestores de redes en el proceso para obtener la conexión a sus redes. Esto causa muchos momentos de inactividad y procesos que consumen mucho tiempo. Además, también hay una falta de comunicación con muchos de estos gestores de red, lo que agrava los problemas presentados.

Solo los criterios y el plazo para la obtención de los permisos de acceso y conexión están claramente regulados por el Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica ("RD 1183/2020"). Del mismo modo que los criterios y el plazo para la obtención de permisos de acceso y conexión están claramente regulados, también deberían regularse los criterios y plazos del resto de trámites. En particular, a nuestro juicio, sería necesario regular los plazos de los siguientes procedimientos, de conformidad con las mejores prácticas de la industria:

- Tiempo máximo de respuesta para la aceptación del proyecto de ampliación y/o refuerzo de la red de distribución por parte del solicitante (30 días hábiles).
- Tiempo máximo de respuesta para la aceptación de un proyecto ya revisado por la Distribuidora, que ha sido rechazado y sujeto a puntos de mejora (10 días hábiles).
- Tiempo máximo para realizar la conexión, una vez obtenidas todas las autorizaciones y permisos pertinentes (30 días hábiles).

Asimismo, una vez obtenidas todas las autorizaciones y permisos pertinentes, y con carácter previo a la conexión, se deberá permitir lo siguiente:

- Realizar la revisión de las instalaciones de enlace, con el fin de posibilitar la contratación de Acceso de Terceros a la Red (ATR).
- Admitir a trámite la solicitud de ATR, con el fin de permitir la dinamización de las instalaciones en el momento de realizar la conexión.

Actualmente, el tiempo que tarda en activarse un suministro puede superar 1 mes desde la conexión, con el perjuicio económico que ello conlleva. Teniendo en cuenta que se trata de un mero proceso documental y contractual, sería beneficioso que se llevara a cabo en paralelo.

Esto nos pondría a la par con otros países como Italia y el Reino Unido, donde existe un proceso de conexión a la red definido y seguro.



Las normas actuales sobre acceso y conexión a las redes eléctricas no actúan con la transparencia suficiente necesaria para informar adecuadamente sobre la capacidad de la red en el punto de conexión solicitado. Esto crea un bucle interminable de solicitudes de energía decrecientes, y sucesivos estudios de los gestores de redes, en un esfuerzo por mejorar los requisitos de conexión de los gestores de redes.

Por ejemplo, si un operador solicita un punto de conexión para 1500kW, el estudio del gestor de la red puede informar que es necesario un refuerzo de la línea para esa potencia, pero no informa sobre cuál sería el nivel de potencia que no requiere dicho refuerzo. Por lo tanto, si el operador no quiere invertir en dicho refuerzo, no tiene otra opción que realizar sucesivas solicitudes menores de potencia hasta que no se necesite dicho refuerzo, sin saber siquiera si esa eventualidad sucederá.

En nuestra opinión, debería proporcionarse más información sobre el estado de la red una vez que se solicite un punto de conexión para que los operadores puedan racionalizar sus solicitudes, acelerando el proceso y reduciendo la carga de presentar varios estudios de conexión por parte de los gestores de redes.

**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).**

Según nuestra experiencia, existen algunos riesgos asociados a las compañías de energía que cuentan con un gestor de red independiente en sus actividades comerciales (por ejemplo, flujos de información informales que permiten mejores inversiones). Por lo tanto, consideramos que es importante garantizar que estas empresas no realicen intercambios de información y no apliquen condiciones discriminatorias.

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

En España, no existe actualmente un sistema de reparto de los costes de adaptación de la red de distribución eléctrica. Cuando dos operadores tienen la intención de conectarse en la misma ubicación y deciden compartir costes, el sistema sigue siendo rudimentario y no está bien pensado. En tales casos, uno de los dos operadores tiene que asumir la carga de la conexión de ambos operadores, y es necesaria la suscripción de un acuerdo privado entre las partes.

Por lo tanto, en nuestra opinión, se debería diseñar un nuevo proceso que permita al gestor de la red el reconocimiento de una conexión compartida y que establezca los requisitos técnicos y económicos de cada operador, sin necesidad de tener que celebrar un contrato privado entre las partes.

**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).**

Hemos detectado diferencias entre los distintos gestores de redes en términos de acceso y conexión a las redes de electricidad. Entendemos que estas diferencias se deben principalmente a dos factores: (i) existen diferentes gestores de red con diferentes normas y procesos; y (ii) existen diferentes órganos administrativos que aplican la normativa de manera diferente.

A continuación se muestra un breve resumen de las principales diferencias que hemos detectado:

- Algunos gestores de redes no informan sobre las condiciones económicas de la conexión hasta que el proyecto de refuerzo y extensión de la red se ha presentado al gestor de la red. Esto provoca que se requiera una determinada inversión sin siquiera saber si la conexión a la red es factible o no desde una perspectiva económica.
- La atención al cliente de los distintos gestores de redes es extremadamente pobre, sin apenas asistencia. En concreto, estos gestores de redes tienen un sistema centralizado de atención al cliente que no proporciona suficiente soporte a los operadores durante el proceso de conexión. Estos sistemas a menudo ni siquiera responden a las solicitudes realizadas por el cliente, causando una enorme pérdida de tiempo en el avance con todos los requisitos exigidos.
- Existen diferentes interpretaciones sobre la necesidad de firmar "Convenios de Cesión" y "Convenios de Servidumbre" y sobre si deben firmarse de forma privada o pública. Todas estas consideraciones también difieren incluso dentro del mismo gestor de redes.

En resumen, los gestores de redes situados en las distintas regiones de España exigen criterios diferentes para el acceso y la conexión a la red, causando un alto grado de confusión e incertidumbre.

Por lo tanto, es necesario definir criterios unificados para el acceso y la conexión a las redes eléctricas.

**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).**

A continuación, se incluyen nuestras consideraciones adicionales a las respuestas incluidas en este bloque de preguntas:

- Los CPOs están dispuestos y tienen la capacidad de implementar sistemas de almacenamiento de energía behind the meter para superar las limitaciones de capacidad en la red. Sin embargo, el hecho de que el business case sea negativo les limita a hacerlo a escala. Por lo tanto, sería recomendable proporcionar apoyos en forma de subvenciones y/o cambios impositivos.
- La nueva tarifa TDVE ha sido una herramienta bienvenida para impulsar la adopción de puntos de recarga de vehículos eléctricos en España al reducir el impacto de las tarifas por kw, relativamente altas en España. Sin embargo, se aplica solo a localizaciones con una utilización muy baja. Las localizaciones con una utilización ligeramente superior no se ven afectadas positivamente y, por tanto, aún no tienen un business case positivo. Es, por tanto, aconsejable extender el ámbito de aplicación de la tarifa a localizaciones con una utilización baja a media, creando un impacto positivo en el business case.
- En relación con el programa MOVES III, como se ha explicado, el modelo regional actual crea una burocracia innecesaria y dificulta su implementación. Los requisitos para acceder al programa deben estar unificados y ser similares en todas las regiones.

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

Algunos de nuestros clientes solicitan mejoras en la accesibilidad y calidad de la información sobre la ubicación y disponibilidad de puntos de recarga en España. Entendemos que los problemas que puedan existir se resolverán cuando el nuevo Reglamento de la Unión Europea sobre la Infraestructura para los Combustibles Alternativos (AFIR), que impone ciertas obligaciones sobre el intercambio de datos (por ejemplo, el Reglamento AFIR obliga a los operadores de estaciones de recarga eléctrica a garantizar la disponibilidad de determinados datos, como los relativos a la ubicación de las estaciones de recarga, a través de medios electrónicos), que se aplicarán sistemáticamente en toda la Unión Europea. En este sentido, es importante tener en cuenta que, según el Reglamento AFIR, los operadores de una estación de recarga eléctrica deben garantizar la disponibilidad de los datos estáticos y dinámicos de forma gratuita y sin restricciones a través de una interfaz de programación de aplicaciones (API). La información de la API debe enviarse a los Puntos de Acceso Nacionales (National Access Points), una interfaz digital que desarrollarán los Estados miembros para acceder, intercambiar y reutilizar los datos relacionados con el transporte.

**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).**

Como no somos empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica (EMSP), solo estamos en condiciones de proporcionar un análisis adecuado de las actividades relacionadas con los CPOs. En cuanto a estas actividades, hemos detectado un aumento en el número de CPOs y, por lo tanto, un aumento en la competencia de los CPOs, lo que beneficia a los conductores de EV, que tienen más opciones de recarga.

No obstante, pese al aumento en el número de CPOs, cabe señalar que España se caracteriza por la escasez de buenas ubicaciones para situar los puntos de recarga (combinación de tráfico y red). Además, como se explicó anteriormente, otros operadores (no nosotros) han firmado acuerdos de arrendamiento con los propietarios de terrenos que contienen cláusulas de exclusividad a largo plazo para proporcionar servicios de recarga, lo que excluye automáticamente a otros CPOs de la propiedad y, a veces, incluso, de un área geográfica considerable si no hay alternativas viables cercanas. Esta exclusividad también puede hacer que los CPOs paguen arrendamientos excesivos a los propietarios, lo que provoca un aumento de los precios de recarga. Estamos preocupados por esta situación y, especialmente, en los casos en que los gobiernos están involucrados (por ejemplo, subsidios para los propietarios de los terrenos).

**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).**

La calidad técnica de los puntos de recarga está mejorando en los últimos años, lo que da lugar a sesiones de recarga fiables y a mejoras en la facilidad de uso de las soluciones de carga. Cualquier posible obstáculo técnico que los clientes puedan encontrar en la utilización de cualquier punto de recarga por parte de cualquier tipo de vehículo eléctrico posiblemente este causado por la infraestructura de recarga que se desplegó hace años. En cualquier caso, las mejoras en la calidad técnica de los puntos de recarga de los últimos años, junto con la implementación del nuevo Reglamento AFIR de la Unión Europea, resolverán los obstáculos técnicos para el uso de los puntos de recarga que aún puedan existir.

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

<p><b>21. Valore cuáles son los elementos y costes principales para la instalación, puesta en funcionamiento y mantenimiento de los puntos de recarga para vehículo eléctrico, indicando si, a su juicio, algunos suponen una barrera injustificada o desproporcionada para ejercer dicha actividad. En particular, indique si, a su juicio, existen diferencias relevantes en este sentido en función de la localización o potencia de los puntos (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Existen diferencias sustanciales entre el modelo español de conexiones a redes de media tensión y el modelo de otros países de la Unión Europea, como Portugal o Italia, que tienen un impacto directo en los costes para la instalación, puesta en marcha y mantenimiento de puntos de recarga de vehículos eléctricos en España. Estos países tienen un modelo en el que el usuario final paga una cantidad fija por kW de potencia solicitada al gestor de la red, y el gestor de la red está obligado a poner a su disposición la energía solicitada en la propiedad correspondiente en un plazo predefinido. Sin embargo, el modelo español se basa en un principio de riesgo-rendimiento, ya que todo el coste de la conexión a la red se paga por el usuario final. Así, en este modelo, si obtienes una buena conexión a la red, pagarás costes razonables y la inversión será viable; pero si obtienes una mala conexión a la red, tendrás que pagar costes insoportables para adecuarla a la capacidad de energía requerida, lo que hace que la inversión no sea viable.</p> <p>En este sentido, nos solemos encontrar con más barreras en zonas interurbanas, que suelen ser más rurales, y donde las posibilidades de conseguir una buena conexión a la red de media tensión disminuyen considerablemente (por ejemplo, las líneas eléctricas se sitúan muy lejos de la propiedad deseada; o las líneas eléctricas se planificaron hace mucho tiempo para abastecer a estas zonas rurales y no tienen suficiente capacidad). Los gestores de redes no están respaldando la eliminación de esta barrera: al lanzar una solicitud de energía, la mayoría de las veces generalmente se limitan a seguir el procedimiento y proporcionan la solución de conexión que les permite proporcionar más fácilmente la energía solicitada -sabiendo que el usuario final tendrá que asumir por completo el coste de la modernización de la red- en lugar de proporcionar la solución más conveniente para el CPO, lo que sería más favorable para la movilidad eléctrica.</p> <p>En muchos casos, el CPO tiene que discutir con el representante del DSO y negociar una solución de conexión a la red mejor o menos costosa, pero no existe ninguna obligación legal para que el DSO sea flexible en este sentido, y solo cuando el representante esté abierto a ello (y sujeto a la existencia de una solución técnica más simple), se pueden lograr mejores condiciones para el CPO.</p> <p>Además, hemos experimentado costes procedimentales relativamente altos en el sentido de que los procedimientos para obtener permisos y autorizaciones son complejos y lentos. El tiempo es un factor de coste esencial en este sentido, ya que crea imprevisibilidad en el business case (cuánto tiempo puedo operar un cargador, cuándo puedo operar un cargador). Además de mejorar los costes generales de conexión a la red, sería aconsejable reducir la complejidad disminuyendo la necesidad de permisos y acelerando el ritmo de los procedimientos (por ejemplo, plazos máximos).</p>
<p><b>22. Valore si existen obstáculos injustificados o desproporcionados para la prestación de servicios de recarga como empresa proveedora de servicios para la movilidad eléctrica (e-Mobility Service Provider, EMSP) sin ser titular de la infraestructura de recarga (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>No somos actualmente una empresa proveedora de servicios para la movilidad eléctrica (EMSP) por lo que no disponemos de información para contestar a esta pregunta.</p>

No tenemos conocimiento de ningún problema.

**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).**

El nuevo Reglamento AFIR de la Unión Europea creará un nuevo marco político en España que debería abordar los problemas existentes en el mercado de recarga de la Unión Europea con respecto al acceso, la transparencia de precios, etc.

**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).**

El nuevo Reglamento AFIR de la Unión Europea consideró necesario añadir nuevos requisitos detallados sobre transparencia de precios que limiten los modelos de fijación de precios y mejoren la capacidad de comparación.

**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).**

El artículo 4.5 del Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos, exige que el prestador de servicios de recarga energética de vehículos a través de puntos de recarga de acceso público garantice que los precios cobrados sean razonables, fácil y claramente comparables, transparentes y no discriminatorios. El cobro de precios diferentes en función del medio de pago utilizado por el usuario no implica discriminación si existe una justificación objetiva (por ejemplo, basada en los diferentes costes derivados del uso de un medio de pago específico).

Nuestro modelo de precios tiene como objetivo hacer que la recarga sea lo más simple, asequible y transparente posible para el consumidor final. Apoyamos las soluciones de pago directo porque hacen que las responsabilidades y soluciones de transparencia de precios sean claras y viables.

**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).**

<p><b>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).</b></p>	<p>Como se explicó, algunos CPOs firman contratos de arrendamiento con propietarios que contienen cláusulas de exclusividad a largo plazo para la prestación de servicios de recarga, lo que excluye automáticamente a otros CPO de la propiedad y, a veces, incluso, de un área geográfica considerable si no hay alternativas viables cerca. Véanse las preguntas 1 y 10 sobre los acuerdos con cláusulas de exclusividad, que son una barrera importante para la sana competencia en España.</p> <p>También es importante señalar que, a cambio de esos acuerdos de exclusividad, muchos CPOs ofrecen condiciones comerciales desproporcionadas. Existe una gran disposición a invertir en infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, habiendo ingresado en el mercado muchos operadores en los últimos años. En vista de esta situación, los CPOs están tratando de posicionarse lo mejor posible para el futuro, y una forma rápida y fácil de hacerlo es pagar a los propietarios rentas y/o una participación en los ingresos muy elevados, para hacer su oferta lo más atractiva posible y cerrar las negociaciones rápidamente (y en exclusividad).</p> <p>El primer efecto de esta disposición a pagar condiciones comerciales desproporcionadas es que, muchas veces, cuando varios CPOs están negociando con el mismo propietario, las negociaciones generan un efecto "inflacionario" aún más acentuado. Las condiciones comerciales que se están pagando hacen casi imposible que el negocio resulte rentable para el CPO, lo que excluye automáticamente de la competencia a quienes intentan realizar inversiones razonables. El segundo efecto de esta situación es que, si los CPO se ven obligados a pagar condiciones comerciales exorbitantes solamente para tener presencia en el mercado, tendrán que aumentar los precios de sus servicios de recarga si quieren lograr una recuperación decente de sus inversiones, lo que puede afectar negativamente al cliente final y a la adopción de los EV, como se describe a continuación.</p> <p>Además, el desarrollo de infraestructuras de recarga en España requiere unos costes de CAPEX muy elevados. En un mercado como el español, donde la penetración de los EV sigue siendo muy baja y la infraestructura de recarga está muy infrautilizada, esto significa que, a la hora de construir un business case, esos altos costes de CAPEX deben distribuirse la baja cantidad de kWh que potencialmente se pueden vender en el mercado. Por lo tanto, cada kWh vendido debe tener un alto "precio base" para cubrir los costes de CAPEX, a los que se deben añadir otros costes (utilidad, mantenimiento, etc.). Si, además de eso, es necesario tener en cuenta arrendamientos y/o participación en los ingresos extremadamente altos, el precio para el cliente final necesariamente debe incrementarse si el CPO quiere tener un business case razonable para su inversión.</p> <p>En consecuencia, como resultado de las estrategias comerciales desarrolladas por ciertos CPOs, los precios cobrados a los consumidores finales terminan siendo más elevados de lo que deberían (en comparación, especialmente, con los precios de la gasolina / diésel), lo que impide que los consumidores se beneficien de la principal ventaja de tener un EV: menor coste de propiedad.</p>
<p><b>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).</b></p>	<p>No tenemos conocimiento de ningún problema importante en este momento. En cualquier caso, entendemos que el nuevo Reglamento AFIR de la Unión Europea debería resolver los problemas que pudieran existir.</p>



Dado que actualmente no instalamos puntos de recarga de acceso privado, esta pregunta no sería aplicable a nuestro negocio, por lo que no estamos en condiciones de poder responderla. Sin embargo, desde la perspectiva del consumidor, entendemos que España ofrece un proceso simplificado para que los clientes que lo deseen puedan cambiar de proveedor de electricidad.

**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).**

N/A

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