

29/09/2023 14:23

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>La ubicación y la potencia son factores, entre otros, relevantes para diferenciarse de los competidores. En cuanto a la ubicación, a diferencia de los factores que se ven hoy en día con las estaciones de servicio de combustibles donde se intentan ubicar en zonas con alto tránsito de vehículos, ahora también empezarán a tener mucha más relevancia los servicios de los que pueda disfrutar los conductores durante la espera de la recarga, como pueden ser centros comerciales, supermercados, áreas de descanso o restauración. La instalación en estas ubicaciones es posible porque, al contrario que las estaciones de servicio de combustibles, las instalaciones de puntos de recarga eléctricos no están sujetas a consideraciones como la seguridad de los usuarios, el espacio necesario para instalar surtidores y depósitos de combustible, u otros relacionados (por ej., la salubridad, olores o emisiones que puedan generarse por combustibles). Esto facilita la instalación de redes densas de puntos de recarga en cualquier tipo de localización.</p> <p>A corto y medio plazo, la escasez de puntos de carga tiene como resultado que los usuarios priorizan la disponibilidad y cercanía de un punto de carga. A largo plazo, los operadores que encuentren ubicaciones cercanas a vías con alta densidad de tráfico y con una buena oferta de conveniencia para hacer la espera más corta o productiva podrían ser capaces de generar mayor número de recargas. En cuanto a la potencia de la carga pública, todo hace pensar que en el futuro las ubicaciones que dispongan de cargadores ultra rápidos serán aquellas que atraigan más tráfico, ya que los conductores actuales están acostumbrados a repostar en un breve periodo de tiempo y el tiempo de carga con estos cargadores es notablemente más reducido, sin embargo, la carga lenta/normal tendrá más sentido en ubicaciones donde el usuario vaya a permanecer más de 15/20 minutos ya que esta carga tiene un precio kW/€ más económico.</p>
<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>Los procesos administrativos competitivos en el contexto de puntos de recarga de vehículos eléctricos solo se dan en la práctica en relación con la instalación y gestión de puntos de recarga en espacios públicos. No existen procesos competitivos en otros ámbitos, como puede ser la contratación de potencia eléctrica del operador de la red o la obtención de permisos para operar puntos de recarga desde espacios privados. Uno de los elementos a mejorar consideramos que es la estandarización en el diseño y funcionamiento de los concursos públicos que hoy en día varía en función de cada Ayuntamiento (los tiempos de presentación de la oferta, los métodos de valoración técnico-económica, entre otros).</p> <p>Dentro de las exigencias de los pliegos podemos observar que la falta de conocimiento de este sector por parte de las administraciones dificulta mucho el cumplimiento de los requisitos que</p> <p>piden, como es la duración de los contratos que permitan al menos el retorno de la inversión, valoraciones técnicas con un mayor peso de ponderación, la corta duración de los plazos de ejecución para tener operativos los cargadores, entre otros, dificulta la participación en los mismos ya que además te enfrentas a unas penalidades que pueden ser muy elevadas.</p> <p>Otro de los elementos susceptibles de mejora destacamos la plataforma por medio de la cual se lleva a cabo la subida de documentación. Las limitaciones de la plataforma a la hora de subir la documentación te obligan a adaptar el tamaño de los documentos, el número máximo de documentos a entregar, la usabilidad de la propia plataforma y, por supuesto, los tiempos que demora subir la documentación, hacen que en muchas ocasiones no se lleve a cabo la entrega de documentos de forma correcta.</p> <p>Una de las principales barreras que podemos encontrar es que la redacción de los Pliegos de estos concursos lo llevan a cabo empresas del sector que a posteriori participan en los mismos y, por tanto, las prescripciones técnicas están muy enfocadas a sus soluciones de hardware, lo que hace muy complicado para el resto de las empresas poder optar al concurso. Otra de las grandes barreras que hemos visto en el caso de grandes Ayuntamientos como Madrid es el nivel de exigencia técnica en los planos donde cualquier mínimo detalle te deja fuera del concurso sin margen de maniobra y la falta de claridad por parte de las administraciones a la hora de solicitar la subsanación de errores en la documentación entregada.</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>El principal escollo para la obtención de licencias de construcción en localizaciones de titularidad pública reside en la disparidad de criterios que aplican los distintos organismos municipales y supramunicipales. El mayor bloqueo nos lo encontramos en localizaciones donde, además del permiso municipal, es necesario contar con un permiso de la Dirección General de Carreteras del MITMA o de organismos como las distintas Confederaciones Hidrográficas de este país. Los plazos de resolución de los expedientes son, a nuestro juicio, excesivamente largos, y se alargan aún más con los sucesivos requerimientos que, en ocasiones, solicitan los distintos organismos. Además, en algunas ocasiones nos hemos encontrado con Ayuntamientos que interpretan la ley a su manera y que obvian la existencia de los distintos RD que se han aprobado recientemente para agilizar la obtención de permisos para la ejecución de obras de puntos de recarga.</p>
<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>En las obras en las que la potencia solicitada a la distribuidora es menor de 150KW, es decir, en las que la acometida es en baja tensión, las compañías distribuidoras aplican criterios dispares para la instalación de la caja general de protección (CGP) dependiendo de la comunidad autónoma que cubren, e incluso una misma compañía distribuidora podría aplicar criterios diferentes en distintas comunidades autónomas. Desconocemos si esto se debe a la aplicación de distintos marcos regulatorios por comunidad autónoma.</p> <p>Para proceder a la puesta en marcha de los cargadores es necesario legalizar la instalación ejecutada. Dicho proceso requiere, primero, una inspección de un Organismo de Control Autorizado (OCA) y, segundo, la obtención del Certificado de Instalación Eléctrica (CIE), sellado tanto por la Administración competente como por el instalador debidamente certificado. En</p> <p>3</p> <p>ambos casos, el principal escollo encontrado en el proceso es que no existe un procedimiento unificado para todas las Comunidades Autónomas. Sirva como ejemplo que en Canarias no es necesaria la instalación de los cargadores para legalizar la instalación, cuando en el resto de las comunidades autónomas es un requisito indispensable.</p>

<p><b>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).</b></p>	<p>En la práctica, se dan situaciones en las que las estaciones de recarga de vehículos eléctricos siendo de propiedad del sujeto titular de los derechos de explotación (CPO), se ubican en un espacio/terreno (por ejemplo, centros comerciales, hoteles, estaciones de servicio, etc.) de propiedad o titularidad de un tercero (denominado en adelante a efectos de evitar confusiones como el "Tercero Propietario"). En estos supuestos el CPO contaría con un título/derecho de ocupación y uso de dicho espacio, (por ejemplo, a través de un contrato de arrendamiento -aunque puede haber distintas figuras que permitan tal uso- suscrito con el Tercero Propietario) destinado a la prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos mediante estaciones de recarga de propiedad del CPO.</p> <p>Pues bien, bajo estas circunstancias, pueden existir razones que hagan inviable por motivos de falta de capacidad, o de inviabilidad técnica o económica, la existencia de un punto de conexión al sistema eléctrico nacional (red de distribución o transporte) directo e independiente de las estaciones de recarga (del CPO), con la imposibilidad por tanto de contar con su correspondiente acometida y CUPS individual.</p> <p>En estas situaciones, el CPO se vería obligado a tener que utilizar el punto de conexión/acometida/CUPS del Tercero Propietario y por ello a tomar energía eléctrica suministrada o entregada en dicho punto. En definitiva, de esta forma, para que el CPO pueda prestar los servicios de recarga, las estaciones de recarga se tienen necesariamente que conectar bien al punto de conexión/acometida, bien a las líneas interiores del espacio -más amplio- en que se ubican (centro comercial, hotel, etc.), todos ellos del Tercero Propietario.</p> <p>La normativa actual no permite expresamente la posibilidad de que un CPO pueda conectar físicamente sus estaciones de recarga a la acometida/punto de suministro y/o a las líneas eléctricas interiores de otro consumidor, como del Tercero Propietario. Consideramos que esta posibilidad debe ser expresamente contemplada, a los efectos de evitar escenarios de inseguridad jurídica para la implementación de esquemas de explotación compartida de estaciones de recarga y que, en muchos casos, pueden (i) desincentivar al Tercero Propietario a facilitar un espacio o terreno para la implantación de nuevas estaciones de recarga (ii) desincentivar a un CPO a invertir en un terreno donde solo existiera la posibilidad de compartir acometida con el Tercero Propietario y/o (iii) generar situaciones de discriminación cuando una de las partes contratantes opta por designar como contraparte a un competidor que ha adoptado una interpretación más permisiva ante la falta de regulación.</p> <p>En resumen, bp considera que el legislador y el regulador deberían introducir cambios en la normativa que aclaren y simplifiquen las condiciones de acceso a la red de aquellos CPOs que operan sus puntos de recarga en terrenos de terceros. Sólo así se podrá asegurar que todos los CPOs negocien con Terceros Propietarios en igualdad de condiciones, y que aquellos CPOs que adopten una interpretación más restrictiva y cauta de la normativa (en particular, la prohibición de reventa de electricidad) no sean penalizados por ello.</p>
<p><b>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).</b></p>	<p>Aplica la misma respuesta que la referida en la pregunta nº 3.</p>

Aplica la misma respuesta que la referida en la pregunta nº 3.  
En relación a la diferencia según la potencia de los puntos de recarga, los trámites y requisitos son más tediosos en las ubicaciones en las que se instala un centro de transformación.

7. Valore la regulación, trámites y requisitos para la creación y puesta en funcionamiento de electrolinerías 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).

N/A

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).

Aplica la misma respuesta que la referida en la pregunta nº 3.

**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).**

Aplica parcialmente la respuesta referida en la pregunta nº 5.

**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).**

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).**

En varias ocasiones, hemos solicitado a la distribuidora de energía la instalación de un punto de suministro independiente para el negocio de recarga eléctrica, habiendo sido rechazada nuestra solicitud fundada en el argumento de que ya existe un punto de suministro en el negocio adyacente, gestionado por el mismo titular del negocio de recarga eléctrica.

Con esta alternativa, la distribuidora pretende que el mismo titular utilice un único punto de conexión a la red para distintos negocios, habilitando una ampliación de la potencia suficiente para nutrir a ambos.

Si bien esta alternativa no debería presentar problemas operativos por sí sola, es importante considerarla en conjunto con la problemática identificada en la respuesta a la pregunta 5

5

anterior. Esta situación podría limitar significativamente la capacidad de gestión de las estaciones de recarga. En el caso de que el titular CPO desee transferir la titularidad de los puntos de recarga a un tercero, se enfrentaría a dos opciones desfavorables: (i) permitir que un tercero se conecte al punto de suministro del negocio adyacente, lo que podría generar inconvenientes para ambas partes o (ii) interrumpir la operativa de las estaciones de recarga hasta que el tercero obtenga la aprobación para un punto de suministro independiente por parte de la distribuidora. En este último escenario, se podría generar incertidumbre y afectar negativamente la continuidad y el crecimiento del negocio de cargadores eléctricos.

Para evitar esta situación, vemos necesario una regulación expresa en la norma sobre la posibilidad de compartir acometida/punto de suministro y/o a las líneas eléctricas interiores cuando se trate de servicios de recarga eléctrica.

Considerando por un lado las obligaciones legales de no discriminación en el acceso a la red y potencia eléctricas a las que están sometidas los proveedores y distribuidores de energía y operadores de la red eléctrica, y por otro lado la situación del mercado (incipiente, con bajas barreras de entrada y alto potencial de crecimiento), actualmente no existe riesgo de reparto inadecuado de la capacidad disponible entre operadores interesados. bp cree que las reglas actuales fomentan razonablemente un reparto adecuado de la capacidad disponible, y no resulta claro qué modificaciones a las reglas podrían ser propuestas a estos efectos.

**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).**

Como se ha puesto de manifiesto en la pregunta 5 anterior, vemos necesario un expreso refrendo por la normativa de aplicación a la posibilidad de que un CPO pueda conectar físicamente sus estaciones de recarga a la acometida/punto de suministro y/o a las líneas eléctricas interiores que sirven para alimentar eléctricamente a otro consumidor. Esto aumentaría la seguridad jurídica para el desarrollo de una red lo más extensa posible.

**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).**

Los operadores de carga que están invirtiendo en puntos de carga ultrarrápida y especialmente en 'hubs' de carga con conexiones en media tensión tienen que hacerse generalmente cargo de los costes de extensión de red cuando esto es necesario. Únicamente para conexiones de hasta 99kW se aplica un baremo por parte de la distribuidora eléctrica, pero para más potencia la totalidad corre a cargo del operador del punto de carga.

Por ello, algunos proyectos que requieren extensiones de red se descartaron por la necesidad de que el operador cubra los costes de extensión de red, lo que hacen inasumible la inversión. Subvencionar la totalidad o parte de las extensiones de red necesarias para crear la infraestructura en estos casos sería un buen camino para desbloquear muchos proyectos que se han caído por el camino.

Además, las distribuidoras eléctricas no proveen transparencia sobre dónde hay potencia disponible o cuando la habrá (si se planifica un refuerzo de red) disminuyendo la efectividad y tiempos del desarrollo de la red de recarga eléctrica. Para facilitar la coordinación entre distribuidoras y operadores, las distribuidoras podrían publicar un plan de inversión en refuerzo de red para dar servicio a los puntos de recarga en base a los planes necesarios para cumplir con los objetivos marcados por la Unión Europea.

**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).**

Ver la respuesta a las preguntas número 3 y 4.  
El proceso de acceso y conexión a la red de electricidad varía entre gestores y entre comunidades autónomas.

**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).**

N/A

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

N/A

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).

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

En España encontramos multitud de proveedores de servicios de recarga (EMSP), la mayoría de los operadores de recarga (CPO) son a su vez proveedores de servicio de recarga (EMSP) - pero adicionalmente también hay proveedores exclusivos que no participan en la parte de la infraestructura. En España, los clientes están acostumbrados a contar con multitud de aplicaciones en sus teléfonos móviles para poder activar la carga, aunque existen algunos acuerdos de interoperabilidad que podrían permitir a un cliente activar cargas en múltiples puntos con una aplicación (o un número menor de aplicaciones). La activación de los servicios de recarga mediante tarjetas RFID es poco común, siendo las aplicaciones móviles la forma más usual.

Por lo anterior, los usuarios deben tener muchas aplicaciones y registrarse en multitud de proveedores de servicio de recarga para poder cubrir sus necesidades.

Por otro lado, sería necesario que todos los puntos de carga (o al menos los de potencia mayor a 23kW) contasen con un terminal de pago para tarjetas de crédito/débito en cada uno de los puntos de carga – hecho que facilitara masivamente que los usuarios utilizaran los puntos de recarga sin necesidad de largos procesos de registro.

**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).**

Uno de los principales puntos de compatibilidad es el tipo de conector. En España la mayoría de los vehículos usa CCS2, pero algunos aún usan el tipo creado en Japón: CHAdeMO. Además, los vehículos tienen que ser compatibles con las últimas versiones del protocolo de comunicación con el cargador y el backend, que es respectivamente el ISO15118 y el OCPP.

En algunas ocasiones, los elevados costes de acceso a la red de distribución facilitados por los distintos gestores hacen inviable la inversión cuando se requiere una extensión de la red. Existen diferencias relevantes que se acentúan en ubicaciones alejadas de núcleos urbanos.

**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).**

El Real Decreto 184/2022 define al eMSPA “como intermediario entre el operador del punto de recarga y el usuario del vehículo eléctrico” En este sentido, el artículo 4.3 determina que “[l]a prestación de servicios de recarga en una o varias ubicaciones puede realizarse directamente o a través de un tercero, de manera agregada por un titular o por varios titulares a través de acuerdos de interoperabilidad”. Asimismo, la definición prevista para el eMSP por el Real Decreto 184/2022 recoge expresamente que este, sin ser titular de los derechos de explotación (que solo puede serlo el CPO), contrata con el usuario “todos” los servicios relacionados con la recarga energética. Definiendo a su vez los servicios de recarga energética como el servicio que tiene como función principal la “entrega” (que debe interpretarse como suministro) de la energía eléctrica.

En opinión de BP, la dualidad de sujetos y servicios prestados, unida a la falta de regulación de detalle al respecto, deja abiertas distintas posibilidades a la hora de proceder a la facturación de los servicios que, para dar mayor seguridad jurídica, convendría clarificar. A este último respecto, en la medida en que la normativa incluye expresamente la entrega/suministro de la energía como parte principal de los servicios de recarga energética, y que el eMSP es considerado prestador del servicio de recarga, cabe considerar que no existe impedimento jurídico para que el eMSP, a pesar de no tener la condición de consumidor de la energía eléctrica, pueda emitir facturas al usuario final en su nombre (bajo su CIF), tanto por la prestación de los “servicios adicionales” como por la energía eléctrica suministrada (entregada). Es decir, por la prestación de los servicios de recarga energética en su conjunto.

No obstante, vemos necesario que se clarifique si, efectivamente, ante una recarga de vehículo eléctrico, nos encontramos ante una prestación de servicios de recarga o si, por el contrario, es la entrega del bien (la electricidad en este caso) lo prioritario, elemento este de gran importancia a la hora de definir el tratamiento fiscal de las transacciones (su tributación en IVA) y su correcto reflejo en la facturación. Asimismo, entendemos que, una vez precisada la naturaleza de la que se debe dotar a la recarga eléctrica, dicho pronunciamiento también sea puesto en consonancia con otras Administraciones (i.e. la Dirección General de Tributos) a los efectos de que estas consideraciones reciban un tratamiento homogéneo y se clarifique la situación actualmente existente que no hace sino crear ámbitos de inseguridad jurídica.

**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).**

Como comentado en el punto 19, los usuarios hoy en día hacen uso de multitud de aplicaciones (a través de distintas cuentas y procesos de registro) para cubrir sus necesidades de recarga. Opciones que eliminen la necesidad de descargar una aplicación y realizar un proceso de registro (por ej., terminal de pago con tarjeta – TPV en cada punto de recarga) serían un muy buen catalizador para facilitar la experiencia de recarga eliminando barreras.

**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).**

Ver respuesta 19 y 23.

A medida que los acuerdos de interoperabilidad entre operadores y eMSPs aumentan, debería disminuir o desincentivarse el uso de distintas aplicaciones móviles desde el punto de vista del usuario. Estas aplicaciones contarán con incentivos y mejores precios para los usuarios

8 habituales. Dicho esto, deben existir alternativas para los usuarios que utilizan un punto de recarga de forma esporádica como es el pago por tarjeta en el propio PDR (i.e., TPV) para evitar condicionar la experiencia de usuario – que pueda entrar, cargar y salir de forma ágil - hay procesos de registro que pueden demorar más de 15 minutos.

**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).**

La comparación de los precios entre diferentes proveedores de servicios de recarga es posible a través de las aplicaciones de cada proveedor de servicios, donde los usuarios pueden mirar el precio. En las circunstancias actuales, dado el número de operadores y de puntos de recarga actuales, esta manera de comparar precios es relativamente simple y suficiente para los usuarios.

**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 tarifa se compone de varios elementos preciaados por diferentes actores y condicionados a varios factores. Los componentes serían los siguientes:

- Acceso a la infraestructura: Esta tarifa la fijaría el operador del punto de recarga (CPO). Está condicionada por el nivel de inversión del operador (ie. Dependiendo de si son puntos de recarga lentos/rápidos/ultrarrápidos) - no es lo mismo una instalación con una inversión de 20,000EUR que una de 600,000EUR. Este componente suele llevar asociado un margen para poder rentabilizar la inversión.
- Electricidad: Esta tarifa la fijaría el operador de punto de recarga (CPO) condicionado por el precio de la electricidad que tenga pactado con la empresa comercializadora de electricidad. Este componente puede estar expuesto a la volatilidad del mercado y, debido a la baja demanda actual, es muy difícil acceder a tarifas de precio fijo que podrían reducir el riesgo para el CPO. Por esta razón este componente suele llevar preciado el factor de riesgo que corre el operador. Este componente puede o no llevar un margen dependiendo de la política comercial del CPO.
- Servicio de recarga eléctrica: Este servicio lo fijaría el proveedor de servicios (eMSP) y vendría a cubrir la inversión y costes (marketing, publicidad, estructura,...) para mantener la plataforma digital de los EMSP. Aquí también se incluirían costes de interoperabilidad que podrían repercutir los CPO y/o plataformas de interoperabilidad (ie. Hubject, DCS,...). Este componente suele llevar un margen para rentabilizar la inversión del EMSP.
- Impuestos: estos vendrían fijados para la normativa discal aplicable.

En casos de conexión directa ente CPO y EMPS, el CPO facturaría al EMSP los dos primeros conceptos (acceso y electricidad) como tarifa de acceso y el EMSP añadiría los costes del servicio de recarga y los impuestos vigentes para llegar al precio de venta al público.

En casos de acuerdos de interoperabilidad a través de plataforma de roaming (ie. Hubject, DCS,..), normalmente el CPO facturaría a la plataforma y esta luego facturaría al EMSP, esto añade un coste adicional, pero supone un servicio de alto valor añadido al poder acceder a un buen número de puntos de recarga de diferentes operadores realizando una única conexión directa (emsp-plataforma roaming) y no múltiples conexiones directas con cada CPO.

**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).**

No creemos que los operadores de recarga puedan establecer barreras desproporcionadas/injustificadas a la competencia.

**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).**

Los proveedores de servicio (EMSP) extranjeros deben llegar a acuerdos de interoperabilidad con los operadores de punto de recarga (CPO) con presencia en España. Esto ha mejorado mucho gracias a las plataformas de roaming, que eliminan la necesidad de conexiones directas (uno a uno) y habilitan que se puedan acceder a muchos operadores de forma simultánea. Varios operadores nacionales tienen presencia en varios países la UE (ie. Bp pulse, ionity, tesla, enel/endesa,...) por lo que también contarán con acceso a los cargadores dentro de España.

**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).**

N/A

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).