

29/09/2023 11:08

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>1. Valore la relevancia de las ubicaciones como factor competitivo en la actividad de recarga de vehículos eléctricos. Indique si a su juicio existen diferencias relevantes en las condiciones de competencia según la ubicación de los puntos de recarga (por ejemplo, entre zonas urbanas, vías interurbanas, etc.) y según la potencia de los puntos de recarga (recarga rápida, normal, lenta, etc.) y, de ser así, explique y valore dichas diferencias (máximo 500 palabras).</p>	<p>La ubicación de la actividad de recarga es absolutamente determinante tanto en las proyecciones de uso de las mismas, como en la potencia desplegada en ellas. Las localizaciones situadas en destinos con alta frecuencia de visitantes (centros comerciales, lugares de trabajo, etc...) son una oportunidad tanto por la rotación de usuarios como por la potencia necesaria (normal/rápida), ya que pueden suponer recargas planificadas para los usuarios mientras desarrollan otras actividades. Así mismo, en este tipo de localizaciones de carácter privado influyen mucho las condiciones comerciales que se ofrezcan a los titulares de la instalación, y en demasiadas ocasiones estas ofertas se incluyen dentro de acuerdos de suministro energético, lo que dificulta que operadores estrictamente de carga puedan competir en igualdad de condiciones frente a otros que forman parte de grupos de comercialización energética. Esto mismo, ocurre en vías interurbanas, donde a las condiciones comerciales, se suma la escasa disponibilidad de potencia en la red para poder desplegar las potencias necesarias para este tipo de localizaciones (rápida y ultrarápidas) y que encarecen (hasta hacer casi inviable) los proyectos por tener que contemplar mejoras en la red de distribución. En cuanto a las zonas urbanas y de titularidad pública, nos encontramos con diferentes escenarios: Por un lado las administraciones ofreciendo servicios de recarga pública gratuita, lo que va contra la competencia y por otro lado, los diferentes accesos a concesiones de suelo público que en muchos casos se hacen a través de licitaciones que se asemejan más a subastas que a prestaciones de servicios de interés general o a concesiones demaniales teledirigidas, sin la transparencia y concurrencia exigibles.</p>
<p>2. Valore el diseño y funcionamiento de los procedimientos administrativos competitivos (como los concursos públicos) para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) e indique si, a su juicio, existen barreras desproporcionadas o injustificadas que dificulten la participación en dichos procedimientos y si existen elementos susceptibles de mejora (por ejemplo, en relación con la facilidad para participar en los procedimientos, la duración de los contratos, la división en lotes, etc.). En su caso, indique si existen diferencias en función de la localización o la potencia de los puntos (máximo 500 palabras).</p>	<p>Los concursos públicos son el instrumento mayoritariamente elegido, pero no el único, que están llevando a cabo las administraciones para ceder los espacios a la recarga. A nuestro juicio no son la mejor figura puesto que, en última instancia, se convierten más en una subasta al mejor postor en el canon económico, que en un despliegue con sentido (tanto en potencias como en localizaciones). Esta figura limita la posibilidad de competir tanto por capacidad económica como por conocimiento de la potencia de la red en las distintas localizaciones, lo que permite a determinados operadores, que a la vez forman parte de grupos de distribución eléctrica, poder presentarse con una ventaja competitiva frente al resto.</p> <p>La solución ideal sería una planificación estratégica promovida por las diferentes instituciones, a través de un plan de movilidad sostenible junto con un mapa de las potencias existentes en la ciudad para que, en una verdadera colaboración público-privada, los diferentes operadores de carga puedan solicitar instalarse en cada una de las mismas, limitando el número de localizaciones por operador en cada municipio para que así haya una oferta de operadores variada que garantice la libre competencia y la libre elección del usuario. De lo contrario, si un operador gana una licitación y se establece en todo el término municipal, los habitantes de ese lugar se encuentran "secuestrados" ante una única oferta de servicios. Igualmente, es necesario que los plazos de duración de los contratos se alarguen hasta los 15/20 años como mínimo, para poder hacer viables las inversiones necesarias, ya que los plazos de amortización exceden las duraciones actuales, sin tener en cuenta que estos primeros años el nivel de penetración del vehículo eléctrico sigue siendo muy escaso.</p>

<p>3. Valore los procedimientos y condiciones de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) y, en particular, si a su juicio existen requisitos injustificados o desproporcionados para su obtención. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización (vías urbanas, interurbanas etc.) o la potencia de los puntos (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).</p>	<p>En localizaciones de titularidad pública, el proceso de obtención de licencias es largo y costoso. Los municipios no aplican el Real Decreto-Ley 29/2021, ya que se sigue exigiendo Licencia municipal de obras en vez de Declaración Responsable, ya que aluden a reglamentos u ordenanzas propias por encima del Decreto Ley.</p> <p>No existen exenciones, bonificaciones o reducciones de tasas ni ICIO para los puntos de recarga de vehículos eléctricos, como ocurre con otras instalaciones de energías renovables.</p> <p>Encontramos muchas trabas urbanísticas para instalar otros elementos que acompañan al punto de recarga en aceras y calles públicas (Cuadros generales de protección o Centros de Transformación) cuando la potencia de los cargadores lo requiere. Estos elementos no se tienen en cuenta en la legislación como parte de la Declaración Responsable por lo que dificulta la obtención de licencias para el conjunto del proyecto.</p> <p>La mayoría de las actuaciones en vía pública (zanjas, cuadros generales), exigen licencias específicas lo que dificulta la obtención de los permisos para la actuación completa.</p> <p>PERMISOS DE CARRETERAS</p> <p>Tiempos de tramitación, que en algunos casos rozan el año.</p> <p>Estudios y justificaciones de accesos en ubicaciones que ya tienen actividad previa. Y obligación de justificar que la instalación es fácilmente desmontable, lo que dificulta y alarga los tiempos de consecución de los permisos sectoriales cuando el punto de recarga se instala en la zona de afección de una carretera.</p>
<p>4. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público. Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).</p>	<p>En localizaciones de acceso público, el proceso de obtención de licencias es largo y costoso. No se aplica por los municipios el Real Decreto-Ley 29/2021, ya que se sigue exigiendo Licencia municipal de obras en vez de Declaración Responsable.</p> <p>CATALUÑA</p> <p>Tramitación de proyecto de actuación específica de interés público</p> <p>articles 48 i 49 d'aquest mateix Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'Urbanisme.</p> <p>Este procedimiento exige la elaboración y presentación de un Estudi d'impacte i integració paisatgística. Incluso en terrenos con actividades implantadas.</p> <p>Elaborar un estudio de esa magnitud para un cargador que no supera el metro de alto resulta totalmente desproporcionado por lo que debería realizarse cambios en la legislación para solventar esto.</p> <p>CASTILLA Y LEÓN</p> <p>Aplicación del artículo 45 del Decreto Legislativo 1/2015, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Prevención Ambiental de Castilla y León, en cuanto a la modificación de actividad autorizado.</p> <p>En relación con el punto anterior, se nos ha hecho justificar el artículo 25.4 del Decreto Legislativo 1/2015, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Prevención Ambiental de Castilla y León</p> <p>Debería realizarse cambios en la legislación para solventar esto.</p> <p>CASTILLA LA MANCHA</p> <p>Licencias urbanísticas para obras, usos y actividades de carácter provisional</p> <p>Cuando no es un suelo Urbano, en Castilla La Mancha exigen trámite de autorización provisional haciendo cumplir las condiciones de los artículos 172 TRLOTAU y 18 RDU, y denegado por no quedar justificado el carácter provisional del uso concreto, lo que es del todo absurdo para un punto de recarga de vehículo eléctrico.</p> <p>Según esta aplicación, en Castilla la Mancha, no se puede instalar puntos de recarga en suelo que no sea urbano.</p> <p>Debería realizarse cambios en la legislación para solventar esto.</p> <p>COMUNIDAD DE EXTREMADURA</p> <p>artículo 201 del Reglamento General de la Ley de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura, DECRETO 143/2021 de 21 de diciembre, es necesario que nos envíe la LICENCIA DE ACTIVIDAD para el suministro solicitado firmado por el alcalde o sDecreto 2414/1961, de 30 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de actividades molestas, nocivas, insalubres y peligrosas para la instalación de un Centro de Transformación dentro de una parcela con actividad comercial previa y autorizada.</p> <p>Debería derogarse de una vez por todas este Decreto que está derogado en la mayoría de las CCAA .</p> <p>alizarse cambios en la legislación para solventar esto.</p>

ASTURIAS

Decreto 2414/1961, de 30 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de actividades molestas, nocivas, insalubres y peligrosas para la instalación de un Centro de Transformación dentro de una parcela con actividad comercial previa y autorizada.
Debería derogarse de una vez por todas este Decreto que está derogado en la mayoría de las CCAA .

4. (Cont.)

6. Valore la regulación, trámites y requisitos para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en estaciones de En localizaciones privadas, el proceso de obtención de licencias es largo y costoso. No se aplica por los municipios el Real Decreto-Ley 29/2021, ya que se sigue exigiendo Licencia municipal de obras en vez de Declaración Responsable.

No existen exenciones, bonificaciones o reducciones de tasas ni ICIO para los puntos de recarga de vehículos eléctricos, como ocurre con otras instalaciones de energías renovables

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).

Pese a que estas ubicaciones suelen tener actividades previas con licencias de apertura y/o actividad , se exigen altas de nuevas licencias de apertura o de actividad e incluso ocupación, aún cuando la instalación no modifica la actividad del establecimiento.

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).

Las instalaciones eléctricas deben ser legalizadas para la puesta en funcionamiento. Según nuestra experiencia no se trata de un trámite complejo y tiene los tiempos de tramitación estipulados para cualquier instalación eléctrica y no suelen demorarse más de lo establecido.

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).

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).

La descarbonización del transporte es una responsabilidad global y todos los actores deben sumar capacidades para la consecución del objetivo, por lo que es importante que las entidades públicas aúnen esfuerzos para la creación el despliegue de una infraestructura de recarga que dé soporte a los vehículos eléctricos. Actualmente es necesario una mayor implicación de las entidades públicas al respecto que incentiven la construcción de infraestructuras de puntos de recarga.

Actualmente los incentivos que existen son escasos, tardan mucho en recibirse y ponen muchas trabas en la justificación de los mismos. Otro de los escollos es que cada comunidad autónoma gestiona los fondos, por tanto, existen desigualdades tanto de requisitos, intensidad de ayudas, plazos de cobro del incentivo... Se debe de mejorar todos estos aspectos para que resulte realmente atractivo.

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).

Las instalaciones eléctricas deben ser legalizadas para la puesta en funcionamiento. Según nuestra experiencia no se trata de un trámite complejo y tiene los tiempos de tramitación estipulados para cualquier instalación eléctrica y no suelen demorarse más de lo establecido.

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).

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).

Aunque la plataforma donde se realizan las aperturas de nuevos suministros es intuitiva, a la hora de tramitar el proceso pasa a ser muy complejo y dilatado en el tiempo. El contacto con los gestores es nefasto, apenas llegan las notificaciones y las resoluciones no suelen llegar a tiempo, están respondidas de manera demasiado general y la forma no es la más adecuada. Para concretar una reunión y solucionar el problema de manera más directa, los gestores muestran muchas trabas, ya que ocasionalmente se tienen problemas con la conexión dada, espacio disponible y/o trabajos a realizar cuya descripción es escueta.

Con respecto a la extensión de red, también tenemos retrasos ya que las distribuidoras prefieren que estos trabajos sean realizados por nosotros, lo que conlleva anulaciones de expedientes de manera continuada y así obtenemos más tarde las condiciones técnico-económicas. Además, de que no ayudan a la hora de la realización de los convenios de cesión de las líneas, que retrasa la finalización del expediente.

En cuanto a las potencias y el punto frontera concedido no suelen ser los más viables. La transparencia en las potencias disponibles y las ubicaciones de las conexiones más cercanas son cero.

En cuanto a los plazos, no son cumplidos en la mayoría de los casos ya que no somos informados del cierre de expedientes ni de las razones de ello.

Las distribuidoras no suelen cumplir con los plazos para contestar según marca Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica.

En varias ocasiones, teniendo pagadas y aceptadas las condiciones técnico -económicas han sido anuladas sin aviso y causando problemas en la continuidad del desarrollo de nuestro proyecto.

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).

Las reglas no son equitativas ya que las distribuidoras utilizan las extensiones de red de los operadores de vehículos eléctricos para desarrollar sus infraestructuras, las cuales son diseñadas para la potencia que ese operador necesita. La falta de transparencia sobre que potencia existe en la red y donde estarían los diferentes puntos fronteros genera una competencia desleal e injusta para algunos.

Existen resoluciones muy dispares la una de la otra, ya que hay puntos que se les concede la máxima potencia en baja tensión y a otros por ejemplo no se les da solución para esta misma potencia, siendo necesario la colocación de centros de transformación y con una distancia a la red de varios kilómetros.

<p>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).</p>	<p>En estos momentos de arranque de la movilidad eléctrica el tener que estar sujetos a las condiciones de la comercializadoras, así como al pago por la desviación energética no favorece el negocio, ello repercute en los costes de recarga y no incita al usuario final a terminar de dar el paso a la movilidad 100% eléctrica.</p> <p>El crecimiento exponencial, la diversidad de utilización geográfica y/o estival es erróneo dar una estimación energética que esté libre de una gran desviación. Esto es un aspecto clave a la hora de negociar la energía ya sea a través de comercializadora como consumidor directo. Esto es ventajoso para los CPOs que están vinculados directamente a las distribuidoras y comercializadoras porque la desviación la pueden suplir con el resto de suministros.</p> <p>Otro aspecto importante, es garantizar la procedencia de la energía empleada a la movilidad eléctrica que sea de origen 100% “verde” renovable, para dar soporte a la transición energética de manera</p>
<p>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).</p>	<p>Los costes asociados a la conexión a red no siempre son acordes al alcance de los trabajos a ejecutar. En la mayoría de los casos, se presenta un sobrecoste asociado a la modificación o mejora de la infraestructura de red actual. Este trabajo que se contempla en la Carta de Condiciones Técnicas y Económicas debiera ser asumido por la empresa Distribuidora en la mayoría de las ocasiones. Además, los plazos de respuesta a las consultas realizadas y validación de los proyectos suelen demorarse más del plazo que la Compañía tiene estipulado por normativa.</p> <p>Además, cabe destacar, que estos costes están intrínsecamente relacionados con el desarrollo de la red en cada zona. Es decir, en zonas rurales, donde la red es escasa, los trabajos a realizar suelen tener un sobrecoste elevado porque son las empresas promotoras de instalaciones eléctricas de uso público como son los cargadores de vehículos eléctricos, las que dotan a la zona de un grado mayor de electrificación, a su coste, aprovechando las distribuidoras esto para dar suministro a otros clientes a posteriori, ya que cuando se hacen las instalaciones hay parte que se ejecuta y se cede a la distribuidora.</p> <p>En cuanto a los plazos de adaptación de la red, es un tema preocupante. Los plazos se extienden meses y meses en el tiempo. Sin duda es un aspecto a mejorar por parte de las distribuidoras. Se debería mejorar la infraestructura eléctrica en España, debido a que la red de Baja Tensión está saturada en la mayoría de zonas y la red de Media Tensión, normalmente está lejos de donde se requiere el suministro.</p>

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).

Sí, existen grandes diferencias entre las diferentes distribuidoras a la hora de trabajar. En el caso de las distribuidoras más pequeñas son más cercanas y resolutivas pudiendo tener contacto directo con los gestores. Esta cercanía, facilita la resolución de problemas de manera más ágil y reducir así el tiempo en obtener la conexión a red.

En el caso de las grandes distribuidoras, el realizar consultas mediante un buzón es contraproducente ya que además de no tener un contacto directo con el gestor, la información se pierde y ocasiona problemas de tiempo en el desarrollo del proyecto.

Por otro lado, hay que realizar un continuo seguimiento que es necesario insistir durante mucho tiempo para que el gestor del expediente se ponga en contacto con los operadores, ya que en su mayoría no realizan este procedimiento. Esto provoca que una vez finalizada la instalación aparezcan deficiencias (que en muchas ocasiones son las dudas que se presentaban y nunca fueron resueltas con anterioridad).

Dentro de las grandes compañías, en el caso de I-DE es más fácil contactar con el gestor asignado a esa zona y establecer reuniones en los emplazamientos, aunque no siempre es así.

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

- Mayor transparencia por parte de la distribuidora sobre los expedientes y los tramites llevados a cabo, así como la negativa a las aperturas de los nuevos suministros.
- Un gestor común a todos los asuntos como guía en el proceso. Por ejemplo, un operador por comunidad autónoma dedicado a cada empresa de forma general para así agilizar los trámites, dudas etc.
- Mayor eficiencia y eficacia con los expedientes, contacto rápido y explicación detallada de las razones por las que estos son anulados.

Hasta el momento no existía un procedimiento ni contenido mínimo de la información a compartir con los usuarios, quedando a criterio de cada CPO o eMSP, lo que provocaba información incompleta o de mala calidad. Además, la funcionalidad de permitir a los usuarios editar información en algunas plataformas, hace que la información compartida carezca de rigor. Actualmente, con la obligatoriedad de comunicación de información al MITECO, se está solventando este problema, al menos con la información estática.

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).

El vincular el servicio de recarga con ser una comercializadora energética para el sector doméstico juega un papel importante a la hora de dar igualdad de oportunidades en un mercado emergente como la recarga de vehículo.

Se están vinculando las recargas en vía pública que hace un conductor, con el consumo que se hace en entornos domésticos con el fin de cautivar al cliente/usuario/conductor dentro de un mismo proveedor. Con la baja penetración del VE y con este tipo de estrategias comerciales, no se está favoreciendo la incorporación de más operadores de Puntos de Recarga.

Por otro lado, los fabricantes de vehículos están vinculando/mostrando en los sistemas de navegación de los vehículos los servicios de recarga con aquellos CPO con los que tienen un acuerdo previo únicamente. Esto no muestra la realidad del despliegue de puntos de recarga operativos en tiempo real y confunde al usuario. Lo ideal es disponer de un mapa oficial de puntos de recarga operativos al cual pueda conectarse cualquier usuario y sea libre para decidir el que mejor le conviene.

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 este sentido, la diferente ubicación de la conexión en los vehículos eléctricos puede constituir un problema a la hora de aparcar para realizar la recarga, de tal manera que la conexión del vehículo y la toma del cargador estén próximas. La estandarización ayudaría a diseñar zonas de recarga más funcionales.

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).

El coste de mantenimiento de los puntos de recarga resulta excesivamente alto, actualmente, en relación al uso que éstos tienen. Este coste es mayor en DC y aumenta al aumentar la potencia del cargador. La mejora continua en software y hardware hacen que los equipos requieran actualizaciones constantes para evitar que queden obsoletos, encareciendo el coste del mantenimiento.

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

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

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

En la mayoría de los puntos de recarga el pago se realiza a través de la App. La implantación de terminales de pago haría mejorar este aspecto. No obstante, esto requiere de trámites burocráticos y requisitos técnicos que hacen que se esté retrasando la implementación de este método de pago.

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).

Las tarifas se pueden encontrar en las App de cada operador. Dependiendo si el usuario está registrado en la App o no, puede encontrar una tarifa diferente. Del mismo modo, dependiendo si se usa la App del Operador o la App del eMSP, el usuario puede encontrar una tarifa más alta o más barata.

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

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

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

A nivel técnico, es posible que algunas tarjetas extranjeras puedan resultar inválidas a la hora de registrarse el usuario en una App. A nivel operativo, es posible que en algunos puntos de recarga la información se ofrezca únicamente en español.

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

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

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