

28/09/2023 9:25

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>En la actualidad España, consume aproximadamente veintidós millones de toneladas de combustible al año. Adicionalmente, el 30% de los vehículos disponen de una plaza de garaje dónde aparcar durante toda la noche.</p> <p>Por tanto, en un escenario de transición hacia la movilidad eléctrica, cabe mantener que las compañías eléctricas tendrán un papel decisivo dado que, al menos, el 30% de los vehículos que dispongan de garaje consumirán mayoritariamente la energía en sus viviendas.</p> <p>En cuanto al 70% restante y teniendo en cuenta que el recorrido medio diario de un vehículo en España está entre 30 y 50 km cabe esperar que la mayor parte del consumo se realizará en ubicaciones urbanas (puesto de trabajo, zonas comerciales, hubs, estaciones de servicio alrededor de las ciudades etc).</p> <p>Sin embargo, se estima que más del 50% de la energía que se consuma será en vías interurbanas, principalmente autovías y carreteras de alta capacidad. En este caso, la localización será fundamental para favorecer la eficiencia y el ahorro de tiempo. Esto conllevará a que sea necesario que estas ubicaciones de recarga estén junto a las carreteras.</p> <p>Así, en España ya existe hoy una densa red de estaciones de servicio de carreteras, pero tienen como cliente mayoritario el vehículo de combustión y esto seguirá siendo así durante los próximos años hasta que el ritmo de venta de vehículos eléctricos aumente teniendo una masa crítica. Esta situación se acrecienta con las limitaciones de espacio que hay en las gasolineras para poder establecer en tales espacios estaciones de recarga eléctrica de tamaños y capacidades adecuadas.</p> <p>En este sentido, las actuales compañías petroleras tendrán una posición dominante de mercado debido a la red de estaciones de servicio que ya disponen.</p> <p>Adicionalmente, en vías interurbanas tiende a haber un incremento de consumo en épocas vacacionales donde se llega a consumir más del doble de la energía que en el resto de épocas del año. Es por ello, que podría darse una saturación en estaciones de servicio por la incapacidad de abastecer simultáneamente el volumen de coches eléctricos y de combustión en las épocas de mayor afluencia. Así mismo, debido a los tiempos de carga, y la permanencia del vehículo en el surtidor/cargador, se estima que serán necesarias aún más estaciones de recarga interurbanas para cubrir la demanda que habrá en los próximos años.</p> <p>Teniendo en cuenta todo esto, será básico diseñar de manera adecuada la potencia, capacidad y número de plazas de recarga que debe existir en cada localización en función del perfil de consumo de los usuarios.</p> <p>Así, el gran reto estará en conseguir la potencia eléctrica necesaria para construir estas estaciones de recarga. A estos efectos, puede darse el caso, y efectivamente se da, de que en ubicaciones donde sea necesaria una estación de recarga no exista la potencia eléctrica necesaria para su construcción. Es, por tanto, necesario que la información sobre la capacidad y las redes públicas de distribución de electricidad sean accesibles a las empresas que están desplegando la infraestructura.</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>En relación con los procedimientos administrativos competitivos entendemos que existe un error en el enfoque de muchos de ellos principalmente al favorecer la instalación de cargadores lentos en la vía pública.</p> <p>Un coche en carga lenta requiere entre cinco y seis horas para tomar una recarga importante de su vehículo y en algunos casos, se necesitan más de 10 horas para poder cargar la batería al completa. Esto implica que en una plaza de recarga lenta en la vía pública tan solo pueda ser usada por 3, 4 o 5 vehículos al día. Sin embargo, si lo que se instalase fuese un cargador rápido conectado en baja tensión a 100 kW de potencia sería posible cargar las baterías de los vehículos en tiempos que fuesen entre cuarenta minutos y una hora y media. Esto conlleva una mejor eficiencia en cuanto a la ocupación del espacio público ya que con una sola plaza de recarga es posible dar servicio a un mayor número de usuarios. Ahora bien, tales infraestructuras tienen un coste de inversión, así como de mantenimiento superior, es por ello que algunas compañías promotoras de este tipo de proyectos junto con los ayuntamientos prefieren fomentar la instalación de cargadores lentos.</p> <p>En cuanto a la competencia o dificultad de acceso a este tipo de concursos consideramos que la solvencia requerida actualmente es adecuada y no supone un limitante para la competitividad, aunque sí existen limitaciones técnicas asociadas al conocimiento de las redes de distribución. Así, uno de los mayores costes de inversión en la construcción de este tipo de estaciones suele venir derivado de los costes de conexión a la red de distribución eléctrica. Es por ello que las compañías eléctricas parten de una situación de ventaja a la hora de presentarse a este tipo de concurso ya que conocen de primera mano la información detallada de los costes de acceso a la red de distribución.</p> <p>La experiencia internacional en esta materia ha demostrado que cuando se publican concursos públicos es el propio ayuntamiento u organismo público quien ha tramitado previamente los expedientes de conexión eléctrica haciéndolos públicos como parte del concurso, lo que conlleva que todos los licitadores tengan acceso a dicha información y puedan competir en igualdad de condiciones.</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>Para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública, con independencia de su localización (vías urbanas, interurbanas etc.) resulta desproporcionado que debido al carácter público del emplazamiento no se admita de manera automática la presentación del trámite de Declaración Responsable, contemplado en el artículo 3 “Licencias o autorizaciones previas para la instalación de puntos de recarga” 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, por el cual se añade un apartado 5 al artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.</p> <p>En la actualidad son pocos los municipios que aceptan la tramitación de la declaración responsable para iniciar las obras de instalación de puntos de recarga en la vía pública.</p> <p>Por otra parte, y todavía más injustificado o desproporcionado, es la negativa por parte de todos los Ayuntamientos a permitir la ejecución de las obras de extensión de red, a realizar por la compañía de distribución o por el cliente, a través de la figura de Declaración Responsable. Se impone la solicitud y obtención de la licencia de obra para ejecutar las instalaciones, trascurriendo plazos de espera hasta obtener la licencia de obra en algunos casos de hasta 2 años. Por lo tanto incluso en los casos que admiten la declaración responsable para la ejecución de la estación de recarga, resulta ineficaz puesto que hay que esperar a obtener la licencia de obra de la extensión de red (necesaria para tener suministro). Esto supone un grave perjuicio a las empresas promotoras de instalación de puntos de recarga porque se ha realizado una inversión con cero retorno y adicionalmente depreciándose por el transcurso del tiempo sin poder ser utilizada.</p> <p>Lo explicado anteriormente hace referencia a instalaciones de baja tensión en localizaciones de titularidad pública. En el caso de suministros de media tensión en espacios de titularidad pública la problemática se acrecentaría por la necesidad de colocar centros de transformación o centros de seccionamiento. A mayores cabe señalar que la compañía distribuidora podría requerir la cesión de tal centro de seccionamiento, lo que provocaría la inviabilidad del proyecto por la necesidad de cesión de la instalación y suelo (público) a una entidad privada.</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>Consecuencia del amplio número de organismos reguladores intervinientes en el proceso de instalación y puesta en marcha de las instalaciones, la rapidez de los cambios experimentados en el sector del vehículo eléctrico, su incipiente normativa regulatoria contemplada en la Ley del Sector Eléctrico y la disparidad de criterios interpretativos a la hora de abordar los trámites y procedimientos administrativos por parte de los organismos reguladores, actualmente la instalación de puntos de recarga y su puesta en marcha está sufriendo una exigencia de trámites desproporcionados.</p> <p>Es una realidad que para la instalación y puesta en marcha de los puntos de recarga además de cumplir los preceptos reguladores del sector (Ley 24/2013, del Sector Eléctrico y sus normas de desarrollo), resulta exigible al mismo tiempo el cumplimiento de numerosas normas reguladoras que no están en sintonía con el sector del vehículo eléctrico en España.</p> <p>En la actualidad, atendiendo al emplazamiento y localización de los puntos de recarga, resulta obligatoria la obtención de autorizaciones y cumplimiento de requisitos recogido en varios, e incluso todos, de los siguientes organismos reguladores:</p> <p>;A. SOLICITUD DE LICENCIA DE OBRA (Ayuntamientos) Norma de la que emana: Ordenanzas municipales reguladoras del municipio. Desproporcionado/Injustificado: Escasa o nula aplicabilidad por parte de los Ayuntamientos en cuanto a la aplicación del artículo 3 “Licencias o autorizaciones previas para la instalación de puntos de recarga” 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, por el cual se añade un apartado 5 al artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico. Dicha modificación de la Ley del Sector Eléctrico permite iniciar la construcción tras la presentación de una Declaración responsable. Existen municipios en los que no se permite la presentación de esta Declaración para estas obras exigiendo la obligatoriedad de obtener licencia de obras conllevando largos plazos de espera hasta la obtención de la concesión de la licencia de obras.</p> <p>;B. CALIFICACIÓN URBANÍSTICA/ AUTORIZACIÓN DE USO EXCEPCIONAL EN SUELO RÚSTICO (Ayuntamientos) Norma de la que emana: Ordenanzas municipales reguladoras del municipio cuando los puntos de recarga se emplazan en terrenos clasificados como suelo rústico o terrenos no urbanizables. Desproporcionado/Injustificado: Por la no posibilidad de inicio de la construcción mediante el trámite de Declaración responsable hasta previamente haber obtenido la preceptiva calificación urbanística por parte del Organismo Municipal. Previa resolución del Ayuntamiento resulta necesaria la aprobación de la solicitud por parte de la Comisión Territorial de Medio Ambiente y Urbanismo de la Comunidad Autónoma correspondiente. Plazo de resolución entre 8 y 12 meses. En conclusión, se producen unos plazos desproporcionados y en contraposición con las últimas modificaciones legislativas dirigidas a conseguir una mayor simplificación administrativa referente al cumplimiento del despliegue de la movilidad eléctrica. (Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre y el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio.)</p>

4. (Cont.)

;C. PROCEDIMIENTO: AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS PREVISTAS ART. 53 LEY 24/2013 SECTOR ELÉCTRICO (Servicios Territoriales de Industria y Energía de las CCAA).  
Norma de la que emana: Artículo 53. Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.  
Desproporcionado/Injustificado: Para instalaciones de producción en modo autoconsumo con vertido a red de excedentes de potencia 20 kW, instaladas sobre los puntos de recarga con el fin de conseguir la máxima energía eléctrica posible de la instalación fotovoltaica para abastecer la estación de recarga, reduciendo el consumo eléctrico a la red de distribución y vertiendo la energía sobrante se exige la obtención de las autorizaciones administrativas previstas en el artículo 53. Esto supone una demora en el plazo inicio de construcción de la instalación de 3 a 6 meses hasta la obtención de la autorización y tras la finalización de la construcción, para la obtención de solicitud de autorización de explotación, el trascurso de 2 a 3 meses para poder poner en funcionamiento la instalación.

;D. PROCEDIMIENTO: AUTORIZACIÓN DE ACCESOS Y AUTORIZACIÓN DE OBRAS (Ministerio de Transportes y Movilidad y Agenda Urbana)  
Norma de la que emana: Orden de accesos (Orden de 16 de diciembre de 1997) y Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.  
Desproporcionado/Injustificado: Criterio discrecional de este Organismo a la hora de recoger en la relación de carreteras que forman la Red de Carreteras del Estado el establecimiento de los límites de su competencia en cuanto a accesos y ramales.  
Esto implica la necesidad de realizar recurrentes consultas de viabilidad ante este Organismo y esperar el plazo de respuesta, entre 6 - 12 meses, obstaculizando determinar un alcance definitivo de la infraestructura asociadas a los puntos de recarga e iniciar la solicitud del resto de permisos y autorizaciones inherentes a las instalaciones  
Posteriormente, según resultado de la consulta, si las actuaciones presentadas requieren autorización del Ministerio se debe iniciar el procedimiento de solicitud. Una vez llegados a este punto han transcurrido más de 6 meses sin poder iniciar trámite de autorización ante este Organismo. Para obtener la autorización posteriormente es otro plazo añadido de otros 6-12 meses y en la mayoría de los casos varias contestaciones a requerimientos.

;E. PROCEDIMIENTO: AUTORIZACIÓN EN MATERIA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS (Agencia Estatal de Seguridad Aérea)  
Norma de la que emana: Real Decreto 297/2013, de 26 de abril por el que establece el marco normativo en materia de servidumbres aeronáuticas y Reales Decretos de Servidumbres Aeronáuticas de Aeropuertos.  
Desproporcionado/Injustificado: Para la instalación y puesta en funcionamiento los puntos de recarga de vehículos eléctricos, tratándose de instalaciones tales como cargadores de V.E, líneas eléctricas, apartamento eléctrica y soportes fotovoltaicos, construcciones de sencillez técnica y de escasa entidad constructiva no sobrepasando ninguna de esas instalaciones 7 metros de altura resulta obligatoria la obtención de autorización en materia de servidumbres aeronáuticas.  
Se presentan situaciones en las que tenemos que pedir permiso para instalaciones que máximo tienen una altura de 2 a 7 metros en los que estamos rodeados de edificaciones de altura muy superiores.

;F. PROCEDIMIENTO: AUTORIZACIÓN PARA LA OCUPACIÓN TEMPORAL DE VÍAS PECUÁRIAS (Servicios Territoriales de Agricultura y Desarrollo Rural de las CCAA)  
Norma de la que emana: Servicios Territoriales Agricultura y Desarrollo Rural de la Comunidad Autónoma.  
Desproporcionado/Injustificado: Sus tiempos de respuesta que normalmente son de 6 a 12 meses.

4. (Cont.)

;G. PROCEDIMIENTO: AUTORIZACIÓN OBRAS ZONAS PROTECCIÓN PATRIMONIO CULTURAL (Ministerio y Servicios Territoriales de Cultura de las CCAA)  
Norma de la que emana: Ley del Patrimonio Histórico Español, Ley Patrimonio culturas de las CCAA.  
Desproporcionado/Injustificado: Sus tiempos de respuesta que normalmente son de 6 a 12 meses.

;H. PROCEDIMIENTO: AUTORIZACIÓN DE OBRAS EN ZONA DE POLICÍA DE CAUCES DE LAS CONFEDERACIONES HIDROGRÁFICAS (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico)  
Norma de la que emana: Ley de Aguas y Reglamento del Dominio Público Hidráulico.  
Desproporcionado/Injustificado: Organismos con normas complejas y de escaso desarrollo en cuanto a los procedimientos de autorización de instalaciones relacionadas con la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. Plazos de resolución superiores a 1 año para la obtención del permiso correspondiente.  
Según casuística de localización e instalaciones proyectadas, tanto la instalación de electrolineras como de puntos de recarga puede conllevar la necesidad de tramitar autorizaciones ante 8 organismos diferentes.  
En consecuencia, a todo lo expuesto sobre la existencia de trámites desproporcionamos, planteamos como posibilidad para mejorar en este aspecto la creación de una ventanilla única. La creación de esta figura es una fórmula ya existente en la actualidad en otros países de Europa, con plazos de resolución de 3 meses, no teniendo que contactar con cada administración pública en particular, por lo que se conseguiría agilizar los procesos administrados, que son los que más dilatan la instalación y puesta en funcionamiento de los puntos de recarga de vehículo eléctrico.

Dado que esta no es la actividad realizada por el presentante, no podemos aportar en esta cuestión en concreto.

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).

A la hora de instalar y llevar a cabo la puesta en funcionamiento de puntos de recarga en estaciones de servicio ya existentes, bajo la consideración de esta entidad, resulta desproporcionado que al no existir una normativa regulatoria específica para el sector del vehículo eléctrico en determinadas ocasiones se aplique por analogía la normativa que regula las estaciones de servicios dedicadas a la venta de combustible. Dicha normativa es mucho más extensa y choca claramente con el espíritu dinamizador sobre la aplicación de un régimen de autorizaciones menos complejo que se ha ido recogiendo en las sucesivas modificaciones de la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico. (Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre y el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio). Asimismo, resaltar que la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga eléctricos en estaciones de servicio ya en servicio supone la realización de la totalidad de los trámites ante todas las entidades públicas descritas en la pregunta cuarta anterior, lo que conlleva una dilación en tiempo y una necesidad de recursos muy sustancial.

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 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).</b></p>	<p>En cuanto a la creación y puesta en funcionamiento de las instalaciones definidas en este apartado, esto es, electrolinerías en vías interurbanas e instalación de puntos de recarga fuera de las estaciones de servicio ya existentes, la valoración a manifestar es prácticamente similar a lo contestado en la pregunta número 4.</p> <p>Nuevamente, incidir en que además de cumplir los preceptos reguladores del sector, Ley 24/2013, del Sector Eléctrico y sus normas de desarrollo, resulta exigible al mismo tiempo el cumplimiento de numerosas normas reguladoras que no están en sintonía con el sector del vehículo eléctrico en España.</p> <p>Atendiendo al emplazamiento y localización de las electrolinerías y los puntos de recarga resulta obligatoria la obtención de prácticamente la totalidad de las siguientes autorizaciones.</p> <p>A. PROCEDIMIENTO: SOLICITUD DE LICENCIA DE OBRA (Ayuntamientos)</p> <p>B. PROCEDIMIENTO: CALIFICACIÓN URBANÍSTICA/ AUTORIZACIÓN DE USO EXCEPCIONAL EN SUELO RÚSTICO (Ayuntamientos).</p> <p>C. PROCEDIMIENTO: AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS PREVISTAS ART. 53 LEY 24/2013 SECTOR ELÉCTRICO (Servicios Territoriales de Industria y Energía de las CCAA)</p> <p>D. PROCEDIMIENTO: AUTORIZACIÓN DE ACCESOS Y AUTORIZACIÓN DE OBRAS (Ministerio de Transportes y Movilidad y Agenda Urbana)</p> <p>E. PROCEDIMIENTO: AUTORIZACIÓN EN MATERIA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS (Agencia Estatal de Seguridad Aérea)</p> <p>F. PROCEDIMIENTO: AUTORIZACIÓN PARA LA OCUPACIÓN TEMPORAL DE VÍAS PECUÁRIAS (Servicios Territoriales de Agricultura y Desarrollo Rural de las CCAA).</p> <p>G. PROCEDIMIENTO: AUTORIZACIÓN OBRAS ZONAS PROTECCIÓN PATRIMONIO CULTURAL (Ministerio y Servicios Territoriales de Cultura de las CCAA)</p> <p>H. PROCEDIMIENTO: AUTORIZACIÓN DE OBRAS EN ZONA DE POLICÍA DE CAUCES DE LAS CONFEDERACIONES HIDROGRÁFICAS (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico)</p> <p>Cada una de estas regulaciones a aplicar conlleva trámites y requisitos legales desarrollados en su ámbito y que en ocasiones poco tienen que ver con la instalación de electrolinerías y/o de puntos de recarga o, al menos, no contemplan casuísticas reguladoras en cuanto al sector del vehículo eléctrico.</p> <p>Todo esto conlleva la asignación de numerosos recursos a la hora de tramitar y poner en funcionamiento las instalaciones, puesto que se debe aplicar numerosa normativa de aplicación, preparación de documentación ad hoc para presentar a cada uno de los organismos afectados y manejar diferentes plazos de resolución hasta producirse la efectiva puesta en marcha de las instalaciones.</p> <p>Concluir que todo lo señalado con anterioridad obedece más a cuestiones relacionadas con la ubicación y/o emplazamiento de los puntos de recarga o electrolinerías que a su potencia (recarga ultrarrápida, rápida, normal, lenta, etc.). Si bien, la potencia de la instalación sobre todo en vías interurbanas va a marcar todas las barreras y requisitos para el despliegue de infraestructura por las extensiones de red de las distribuidoras.</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>Algunas de las medidas de apoyo público actuales a nivel nacional, los programas MOVES, están gestionadas por las distintas administraciones regionales dando lugar a ciertas incoherencias entre unas regiones y otras. Al estar gestionadas de este modo, cada región adapta a la normativa nacional sus propios procesos como pueden ser a la hora de la solicitud o justificación. Esto conlleva que la documentación solicitada en unas regiones y otras difiere en algunos puntos.</p> <p>Otro aspecto a tener en cuenta es que durante la ejecución del proyecto se puede ver modificado el alcance, los precios de los materiales reflejados en los presupuestos, cambio de proveedores etc y no se dispone de un procedimiento de solicitud de modificación del expediente teniendo que desistir de la solicitud inicial realizada, en ocasiones concedida, y volver a iniciar el proceso de la solicitud. De este modo, algunos gastos ya no se considerarían elegibles ya que estarían fuera de la fecha de la solicitud definitiva.</p> <p>Además, como cada región realiza sus propios planes estratégicos se establecen criterios de señalización e identidad visual distintos siendo el mismo programa de ayuda en todos ellos.</p> <p>Como punto mejorable, existe limitación de presupuesto por entidad y región. Se entiende que la finalidad sea un reparto entre los distintos agentes, pero hay regiones muy lejos de conseguir los objetivos de punto de recarga por lo que se podría considerar el impacto que tiene esta limitación en tales objetivos.</p> <p>Por otro lado, las fechas de cobro una vez presentada la justificación se retrasan considerablemente, en algunos casos hasta más de catorce meses desde la presentación de la cuenta justificativa. Esto puede provocar importantes desajustes a las entidades que deben realizar importantes desembolsos e inversiones, no obteniendo el pago de tales programas hasta una fecha muy posterior.</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>Entendemos que se refiere a lo ya comentado en las preguntas 6 y 7. Estaciones de recarga en espacios interurbanos de propiedad privada o creación de estaciones de recarga fuera de las estaciones existentes.</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>Para analizar este punto tenemos que tener en cuenta diferentes tipos de ubicaciones.</p> <p>a) Estaciones de servicio convencionales propiedad de compañías petroleras, en las mismas existe un factor limitante en cuanto a que gran parte de la red actual es propiedad de las compañías petroleras. Así, aproximadamente el 50% de las gasolineras existentes son propiedad de este tipo de compañías las cuales no tienen una apuesta a corto plazo para favorecer y desplegar este tipo de infraestructuras. A su vez, se puede observar como gran parte de los puntos de recarga desplegados en gasolineras o son de muy baja potencia (50kW o inferiores) o no están operativas.</p> <p>b) Estaciones de servicio operadas bajo contratos de abanderamiento o franquicia con dichas petroleras – esta clase de actuaciones limita de manera indirecta o ralentiza la decisión de los propietarios de estas gasolineras a la hora de desplegar infraestructuras de carga. Esto es debido a las dificultades para llegar a acuerdos con propietarios de gasolineras que no se deciden por instalar los cargadores con un operador de carga “libre”, y esperar a que la marca propia de la gasolinera le traslade una propuesta. Así, uno de los principales problemas es que estas marcas demoran mucho su decisión en cuanto a la inversión o no en sus abanderados y, por lo tanto, demoran la decisión y posibilidad de que dicha gasolinera firme con otro operador.</p> <p>c) Compañías eléctricas – la tendencia observada en las grandes superficies es que se están vinculando la puesta en servicio de cargadores de vehículos eléctricos con un contrato de explotación a 10-15 años que conlleva exclusividad para el servicio en el centro, a cambio de una rebaja en la factura de la luz.</p> <p>Este tipo de actuaciones que vinculan servicios conexos pero dispares como es el servicio de recarga de vehículos eléctricos y el suministro eléctrico general de una gran superficie hace que operadores que no se encuentran integrados verticalmente en el sector energético no tenga capacidad para poder acceder a este mercado o la tengan enormemente reducida.</p> <p>A mayores, esta acción se está llevando a cabo en las principales localizaciones de las ciudades durante periodos muy extensos de tiempo y con cargadores con potencia muy limitada, a lo cual hay que añadir que los operadores que se encuentran actualmente en estas superficies podrían cambiar la potencia del cargador cuando el mercado en un futuro estuviese más desarrollado, impidiendo de esta forma que otros operadores puedan ofrecer en estos momentos un servicio de carga rápida o ultra-rápida que efectivamente dinamice el sector, dado que el mismo ya está copado.</p>

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

**12. Valore el proceso de conexión a la red eléctrica con la potencia deseada, indicando si a su juicio existen barreras o dificultades injustificadas o desproporcionadas a nivel regulatorio, administrativo o en la relación y trámites con las distribuidoras de electricidad (máximo 500 palabras).**

El proceso de conexión a la red eléctrica tiene diferentes fases en las que participan distintos organismos, desde la distribuidora de la zona pasando por los organismos de Industria, Carretera, Patrimonio, Medioambiente etc. Cada uno de estos organismos funcionan de manera diferente en cada territorio, diferenciándose entre las distintas CCAA, pero también incluso entre las propias provincias de una misma CCAA. Esto provoca que el número de casuísticas sea muy considerable.

El proceso de conexión a la red eléctrica parte de la petición de punto de suministro a la distribuidora. Son escenarios diferentes para peticiones de suministro dentro y fuera de baremo y si es baja tensión o media tensión (potencia necesaria para proporcionar carga rápida o ultrarrápida), primera problemática que se plantea.

La segunda dificultad es la falta de transparencia en la disponibilidad de red de las distribuidoras, como cliente no se puede saber si en una ubicación hay potencia o no, o que potencia hay disponible. Este hecho sumado al propio proceso de solicitud a través de una plataforma en la cual no se puede interactuar y tiempos de respuesta de las condiciones técnico-económicas para conectarse de más de 100 días en muchas ocasiones para suministros de MT (superando incluso los límites legales) hace el proceso dificultoso, y muy largo.

La tercera, es la disparidad de criterios entre distribuidoras, incluso dentro de la misma y a mayores dependiendo del técnico que se encargue del expediente. Las soluciones técnicas exigidas por cada distribuidora, así como sus procesos internos son diferentes. Incluso las exigencias del propio gestor del expediente son diferentes, dependiendo de la persona, sin sustentación técnica.

La cuarta es la lentitud en procesos internos muy subdivididos, y la gran subcontratación de trabajos lo que hace que el proceso sea además de opaco, muy ineficientes.

Por último, destacar:

1- Procesos de cesión de instalaciones. Con ciertas distribuidoras se tiene que primeramente ceder la instalación (construida por el cliente) para luego conceder una servidumbre de paso y uso del suelo sobre estas instalaciones y hasta que esto no se ha finalizado, no se solicita su legalización. En otros casos, lo que se pone de manifiesto es una imposibilidad manifiesta para poder comunicarse los técnicos de la distribuidora para cualquier cuestión.

2- Construcción de extensiones de red. Las distribuidoras no comienzan a realizar sus trabajos de conexión a la red eléctrica hasta que el cliente no ha terminado toda la construcción de instalaciones de enlace, en muchos casos no empiezan ni a solicitar los permisos pertinentes. Las distribuidoras podrían iniciar sus trabajos en el momento que las condiciones técnico-económicas (realizadas y emitidas por ellos mismos) son aceptadas y pagadas por el cliente, simplemente este hecho adelantaría entre 6-12 meses los proyectos.

La conclusión de esto es que con una instalación totalmente terminada el proceso de cesión de instalaciones, legalización por su parte, cierre de expediente y conexión puede ser entre 6 a 18 meses (una vez la obra está finalizada y toda la documentación de cliente obtenida).

<p><b>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).</b></p>	<p>Dado que el proceso para la conexión a las redes de distribución de electricidad es totalmente opaco, no se puede considerar que el reparto sea el adecuado entre los operadores interesados. Esto viene determinado porque (i) ni la potencia disponible de la red (ii) ni los trazados de las líneas eléctricas, son públicos, lo que provoca que no se pueda buscar la mejor alternativa de ubicación para una estación de recarga. Ante esta situación la única opción es que el solicitante intente buscar, solicitando distintas potencias a la distribuidora, la máxima potencia disponible para una estación que no implique unas condiciones de conexión a la red de distribución inviables o altamente costosas tanto económicamente como en tiempo de obtención (i.e. condiciones técnico-económicas de varios kilómetros de líneas de media tensión, por parcelas particulares, afecciones con carreteras y otros organismos). En tales casos, en los que se quiere conocer esta información después de varias solicitudes, se niega el contacto y la información aludiendo al procedimiento a seguir y sus tiempos de respuesta. Esto implica la apertura y gestión de varios expedientes en una misma zona para conseguir unas condiciones técnico-económicas viables (en caso de que sea posible) para la construcción de la estación, además de la incertidumbre de cerrar contratos en parcelas con el desconocimiento de si se dispondrá de potencia suficiente en la zona sin la implicación de construir una subestación eléctrica completa a ceder, tal y como se ha informado en algunas condiciones técnico-económicas. En consecuencia, esto supone una importante barrera a la entrada provocando grandes retrasos y teniendo una desigualdad de información clara. En conclusión, las distribuidoras disponen de la información de (i) capacidad de la red, e (ii) información de la infraestructura de las líneas eléctricas (recorrido de las mismas) pero dichas informaciones no son públicas. No obstante, es necesario señalar que ciertos operadores de recarga de VE pertenecen al mismo grupo empresarial que tales distribuidoras.</p>
<p><b>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).</b></p>	<p>Debemos distinguir dos tipos lugares en los que se puede suministrar la electricidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Electricidad en el emplazamiento del propio operador de carga: el suministro de electricidad puede ser obtenido principalmente de 3 formas: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Acuerdo firmado con una comercializadora que pueda acceder al mercado</li> <li>o Acuerdo bilateral (PPA) para el suministro de energía</li> <li>o Autoconsumo con conexión a planta de generación</li> </ul> </li> <li>• Electricidad en el emplazamiento de otro operador de carga (interoperabilidad) la electricidad se compra directamente al operador del punto de carga a un precio pre-fijado en un acuerdo entre partes de "interoperabilidad".</li> </ul> <p>Gran parte de la ventaja competitiva de una estación o de un operador de carga radica en el precio de venta de la misma (a parte de otros componentes claves como pueden ser la ubicación, la potencia de carga, la usabilidad, etc). La integración vertical de diferentes operadores (generación, distribución, comercialización y operación del punto de carga) puede redundar en contratos de suministro de electricidad con precios significativamente inferiores a los precios ofertados en el mercado con una visión holística de grupo verticalmente integrado en toda la cadena de valor.</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).**

Los costes de adaptación de la red recaen íntegramente sobre el cliente. Únicamente los trabajos de conexión de red son asumidos por la distribuidora. Dichos trabajos tienen un importe estimado de aproximadamente setenta mil euros, cantidad muy reducida si se tiene en cuenta que las condiciones técnico-económicas en solicitudes de punto de conexión de media tensión fuera de baremo pueden llegar hasta los quinientos mil euros. A mayores es necesario destacar que la infraestructura ejecutada por el solicitante ha de ser cedida de forma gratuita posteriormente a la distribuidora, pasando a formar parte de su red de distribución, por la cual recibe una retribución regulada, pudiendo dar a su vez, servicio a terceros. Asimismo, tal cesión conlleva la cesión a perpetuidad no solo de las infraestructuras sino también del propio espacio donde se ubican. Esta cuestión provoca serios problemas de negociación desde el punto de vista comercial con los propietarios de los terrenos donde se pretende ubicar la estación de recarga, dado que con carácter general se suscriben contratos de arrendamiento con plazos que oscilan entre diez y quince años pero parte del suelo ha de ser cedido a la distribuidora sine die.

Por otro lado, los plazos de la propia ejecución dependen de la envergadura de los trabajos. La problemática principal, como se ha comentado en la pregunta 12, es que no se inician estos trabajos hasta la finalización completa de las instalaciones por parte del solicitante lo cual implica:

- Duplicar los tiempos, cuando los trabajos pudieran hacerse en paralelo (ya que la solución técnica la imponen la distribuidora y los costes están pagados por el solicitante desde el inicio)
- Imposibilidad de la ejecución de tales trabajos por diversos factores entre los que se encuentran la no obtención de permisos, dejando una infraestructura ya ejecutada por el solicitante con una importante inversión completamente inutilizada.

Relevante también señalar que los permisos de terceros de parcelas afectadas necesarios para que la distribuidora realice la extensión de red tienen que ser obtenidos por el solicitante, por lo que se tiene que asumir todo el trabajo relativo a la gestión de todos los acuerdos de paso de línea por parcela de terceros que sean necesarios.

**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).**

Se detectan diferencias muy notables en todas las partes del territorio. Por una parte, hay grandes diferencias entre la gestión e interpretación de normativa en las diferentes distribuidoras que existen en España (cabe destacar que gran parte del porcentaje de territorio se centra en cinco grandes distribuidoras: Iberdrola (I-de), Endesa (E-distribución), UFD, EDP y Viesgo).

No obstante, debido a la amplitud de zonas a cubrir para dar el mejor servicio al usuario de vehículo eléctrico, se puede encontrar otras distribuidoras más pequeñas. A su vez, cada distribuidora se diferencia ampliamente de las demás, teniendo plataformas para tramitación de expedientes muy distintas, solicitando distintas documentaciones incluso para un mismo proceso de cesión de instalaciones, hasta el punto de requerir distintos equipamientos eléctricos según criterio interno, muchas veces sin ninguna sustentación técnica.

Las diferencias no se circunscriben solo a nivel global entre distribuidoras, sino que internamente, cada gestor dentro de una misma distribuidora tiene diferentes criterios que obligan a realizar las gestiones y tramitaciones de una manera particular en cada zona, e incluso a rellenar distintos documentos de manera diferente.

Esta diferencia alcanza hasta el punto de que cada gestor proporciona soluciones diferentes ante una misma situación de suministros, convirtiendo las condiciones técnico-económicas de un suministro viable en una zona de España como Castilla y León en inviable en otra zona como Bilbao que adoptan soluciones mucho más costosas. A mayor abundamiento, hay distribuidoras que no proporcionan las condiciones económicas junto con las condiciones técnicas, por lo que hasta que no se presenta y aprueba el proyecto no se conocen los costes de la extensión de red, lo cual puede hacer inviable un proyecto ya realizado.

En cuanto a los diferentes gestores de red, la comunicación es muy complicada con ellos lo cual ralentiza mucho los tiempos, no es posible acordar soluciones técnicas o aclarar procedimientos de documentación cuando no se encuentra nada estandarizado por su parte.

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

En nuestra opinión, la información es pública y accesible para todos los usuarios a través de diferentes plataformas y aplicaciones móviles que ya existen en el mercado. A estos efectos, es necesario distinguir entre dos tipos de aplicaciones:

a) agregadores de información que facilitan de manera común todos los puntos de carga que hay en el mercado y además se retroalimentan gracias a la información que los propios usuarios van publicando.

b) Operadores concretos que tienen sus propias aplicaciones donde muestran información de sus puntos de carga, además de los puntos de carga con los que se puede interoperar, es decir, los puntos de carga de otros operadores que pueden activarse a través de la aplicación de este.

La elaboración de otro tipo de herramientas como páginas webs con mapas como la que está proponiendo el Ministerio para hacer pública la información de todos los puntos de carga, no deja de ser una herramienta más que, de alguna manera, duplica el trabajo y el esfuerzo que ya han hecho otras compañías. Adicionalmente, hay que añadir que esta herramienta sería menos útil dado que se trabaja en un formato de página web, el cual no es accesible desde un teléfono móvil, siendo este la herramienta con la que la mayoría de los usuarios de vehículo eléctrico buscar los cargadores.

Ahora bien, si es cierto que se debería mejorar la información desde las propias carreteras. Y es que todos los cargadores instalados en autovías deberían de ser visibles desde la propia cartería, ya sean mediante tótems, carteles o pictogramas en la cartelería de la propia autovía.

**18. Valore la accesibilidad y calidad de la información sobre la localización y disponibilidad de los puntos de recarga. Indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto (máximo 500 palabras).**

<p><b>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).</b></p>	<p>Actualmente identificamos varios segmentos en el mercado:</p> <p>a) Recarga interurbana - es una recarga basada en estaciones de carga con un importante número de puntos de recarga, y cargadores de alta potencia. En estas estaciones es necesario contar con una acometida de alta potencia para abastecer energía a vehículos en un mismo tiempo. Son los proyectos que requieren de mayor inversión y también los que menos rotación de vehículos van a tener. A estos efectos, se van a comportar de manera similar a las gasolineras en carreteras. No obstante, en el caso de estaciones de recarga de vehículos eléctricos con carácter general la inversión y dificultades para su desarrollo son mayores ya que junto con los condicionantes que puedan tener las gasolineras, tienen la dificultad del acceso a la potencia eléctrica.</p> <p>b) Recarga urbana – que a su vez se divide en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recarga ultrarrápida que permitirá mediante hugs en las periferias de las ciudades y algunos en el centro de las ciudades disponer de plazas de recarga para que vehículos de flotas, última milla o vehículos que necesiten recargar su batería al completo de manera rápida puedan disponer de un centro para ello</li> <li>• Recarga lenta – situados principalmente en zonas residenciales o laborales donde el tiempo de permanencia y aparcamiento del vehículo sea superior a las 5 o 6 horas. En estas ocasiones, el cargador a instalar será un cargador lento con unos precios más competitivos y plazas de aparcamiento ocupadas en la vía pública.</li> </ul> <p>c) Recarga vinculada – la cual se encontrará en centros comerciales, lugares de trabajo o supermercados, pudiendo extrapolarse a ubicaciones donde exista una plaza de aparcamiento. En estas ubicaciones, la potencia y tipo de cargador. Dependerá del tiempo medio de estancia del usuario en dicho establecimiento.</p> <p>En este tipo de recarga vinculada mantiene una competencia muy agresiva por parte de las compañías comercializadoras de electricidad, las cuales son capaces de dar propuestas para este tipo de empresas en las cuales les vinculan un descuento en la factura de la luz de su negocio, condicionado a que le permitan ocupar plazas de aparcamiento para desplegar la infraestructura eléctrica.</p> <p>d) Recarga residencial, la cual afecta aproximadamente a un 30% del parque de vehículos, ya que actualmente el 70% de los coches que existen en el mercado aparcan en la vía pública. En base a esto, existe un claro dominante del mercado que son las compañías eléctricas que suministran energía al cliente residencial, ya que pueden agregar ofertas.</p>
<p><b>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).</b></p>	<p>Tecnológicamente hablando, el obstáculo principal es la diversidad de formas de uso.</p> <p>Existen procesos de inicio de carga rápidos y sencillos, que pueden ir desde un solo clic a protocolos que simplifican el inicio sin tener que interactuar con tecnología de forma directa. Pero hay un gran campo en el que hay demasiados clics, identificación de localizaciones complejo o incluso no saber identificar el cargador en el que se quiere iniciar la carga.</p> <p>Desde el punto del CPO, una barrera técnica puede llegar a ser la calidad de cobertura y la imposibilidad de conectar una estación con comunicaciones más fiables, como puede ser una fibra.</p> <p>Por otro lado, la potencia que un usuario se puede encontrar en una estación está muy lejos de la experiencia de usuario esperada. Este punto es un gran problema para la introducción del VE en España.</p> <p>En cuanto a los vehículos, pueden tener una barrera técnica en cuanto a tipología de conectores. Puede que un usuario en carretera se encuentre con que no hay estaciones con su tipología de conector. También se dan casos de mangueras no lo suficientemente largas como para llegar a las diferentes posiciones que pueden tener los conectores de carga en los vehículos.</p>

Los costes principales de una instalación son los cargadores, obra civil y eléctrica, centro de transformación y/o seccionamiento. Los costes derivados del centro de seccionamiento se pueden considerar injustificados toda vez que han de ser cedidos gratuitamente a la distribuidora eléctrica de la zona y además su diseño y construcción debe ser el homologado por ella, existiendo diferencias económicas entre zonas. Del mismo modo, la línea eléctrica de alta tensión a ejecutar tanto en distancia como en tensión de servicio en función de la zona geográfica siendo el coste sensiblemente más alto cuando la tensión de suministro es superior a 20 kV.

**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).**

No se identifica ninguno.

**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).**

Nos remitimos a lo explicado en las preguntas siguientes en relación con los medios de pago y las condiciones del servicio.

**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).**

A día de hoy, no se identifica una problemática significativa para que usuarios de vehículos eléctricos recarguen en estaciones. En tanto en cuanto las estaciones de recarga estén dotadas de datáfono para poder pagar con tarjeta de crédito, se facilita de manera sustancial la forma de pago del usuario final, no teniendo de esa forma que descargar la aplicación propia de cada operador de recarga. No obstante, es necesario indicar que esta forma de pago es completamente minoritaria en las estaciones, no dándose esta opción en la gran mayoría de ellas. Adicionalmente, los operadores de recarga pueden suscribir acuerdos de interoperabilidad, lo que, en su caso, facilita que usuarios finales puedan cargar con su aplicación de origen en los cargadores de otras compañías. Finalmente, se están desarrollando otras soluciones de pago, como pueden ser a través de los smartwatch, las cuales son menos comunes y menos utilizadas pero con un componente tecnológico más avanzado.

**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).**

A diferencia de lo que ocurre actualmente en las gasolineras, teniendo precios por litro de combustible totalmente diferente en cada una de ellas. En la actualidad cada operador de recarga eléctrica mantiene un precio prácticamente homogéneo para todos los cargadores de su red, esto es, cargadores con una potencia determinada tienen el mismo precio en toda la red nacional de dicho operador de recarga. Esto situación permite que teniendo descargadas las aplicaciones de los principales operadores de recarga de vehículos eléctricos se pueda comprar de forma fácil el precio de las mismas, y tener conocimiento de que operadores ofrecen el precio más competitivo para cada rango de potencia o de servicio ofrecido. Es por ello que actualmente no consideramos que exista una dificultad en el acceso a la información acerca de los precios ni a la comparativa de los mismos entre operadores.

**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).**

Actualmente en España se encuentra una estructura de tarifas bastante uniforme aplicadas a las recargas. A estos efectos, de manera prácticamente homogénea, todos los operadores están aplicando un cobro por kilovatio hora consumido. Cabe destacar que en otros países de Europa esta situación es distinta donde se cobra un coste fijo por la conexión y un coste variable por la energía consumida y/o por el tiempo de estacionamiento. Si perjuicio de lo anterior, cabe destacar que ciertos operadores han aplicado modelos de suscripción en el cual a través de un pago fijo mensual se aplica un descuento en las tarifas eléctricas.

**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).**

Tal y como se ha comentado previamente, la principal barrera a la competencia encontrada viene determinada por las ofertas vinculadas que operadores que se encuentran integrados verticalmente en grupos energéticos están realizando. Este modelo se replica con la mayoría de las comercializadoras eléctricas, las cuales están vinculando descuentos al precio de la luz en la vivienda y la recarga pública de vehículos eléctricos, a otros servicios tales como la instalación de paneles fotovoltaicos o la instalación del cargador del vehículo eléctrico en la vivienda.

**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 día de hoy, no se identifica una problemática significativa para que usuarios de vehículos eléctricos procedentes de otros países recarguen en estaciones en España. En tanto en cuanto las estaciones de recarga estén dotadas de datáfono para poder pagar con tarjeta de crédito, se facilita de manera sustancial la forma de pago del usuario final, no teniendo de esa forma que descargar de la aplicación. Adicionalmente, los operadores de estaciones de recarga pueden suscribir acuerdos de interoperabilidad, lo que, en su caso, facilita que usuarios finales procedentes de otros países puedan cargar con su aplicación de origen en los cargadores 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).**

Dado que esta no es la actividad realizada por el presentante, no podemos aportar en esta cuestión en concreto.

**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).**