

29/09/2023 13:05

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)?

a. Según la ubicación, urbana o interurbana, con mayor o menor densidad de actividad, será apropiada una u otra potencia. En vías interurbanas con poca o ninguna actividad asociada, ha de primar la carga por encima de 100kW en DC, que permita un tiempo de estancia reducido. En el otro extremo, en zonas urbanas residenciales deberá existir carga lenta de 7,4 a 22kW en AC, que permita al usuario una recarga nocturna sin necesidad de mover el vehículo tras el fin de la recarga. Existen escenarios intermedios, como zonas urbanas en un entorno de gran actividad y comercio, en que puede ser apropiado una recarga media de entre 30 y 100kW, que permita la recarga de oportunidad. No obstante, cada ubicación, por urbana, suburbana o interurbana que sea, requiere de un análisis detallado de la actividad anexa a cada una de las ubicaciones susceptibles de albergar infraestructura de recarga. Tras ese análisis, se determina la potencia idónea para los cargadores de la ubicación.

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).

Entendemos los procedimientos administrativos competitivos que se han realizado en el ámbito de la instalación y operación de puntos de recarga como inapropiadamente enfocados. Se centran en un ánimo recaudatorio injustificado por encima de premiar un servicio de calidad al ciudadano. Además, creemos que Ffalta de asesoramiento a las administraciones, que da lugar a exigencias de cánones desproporcionados (y sin límite superior a ofertar), duraciones extremadamente cortas que comprometen los plazos de amortización de la infraestructura, o soluciones técnicas inadecuadas. Estimamos muy positivo que existiesen unas bases comunes y claras disponibles para las administraciones públicas con el fin de permitir a ayuntamientos de todos los tamaños lanzar procesos competitivos con garantías de éxito y con resultados de valor añadido para sus residentes.

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).

a. A menudo nos enfrentamos a licitaciones con Lobbies de compañías eléctricas, que derivan en requisitos de solvencia técnica o económica desproporcionadas para la actividad a realizar inadecuada, en cuanto a volumen o tipología.
En ocasiones nos enfrentamos a criterios de evaluación poco transparentes en el que no se justifican claramente las valoraciones asignadas a propuestas técnicas aportadas por las diferentes empresas. Información privilegiada por parte de algunos licitadores, que impiden una competencia justa En otras ocasiones nos enfrentamos a
a.b. Pplazos de participación excesivamente cortos en algunos casos, o falta de publicidad de los concursos que premian a empresas con acceso a información privilegiada.

Si bien es cierto que, en general, los procedimientos de consecución de licencias en ámbito privado se han agilizado a través de las normativas recientes que permiten la figura de la declaración responsable, en el caso de la vía pública no es así. En el segundo caso, hay que solicitar licencias de obra que, en ocasiones, se demoran durante meses para proyectos de poco calado con tiempos de ejecución de unos pocos días. Esto resulta desproporcionado y se convierte en un cuello de botella para los operadores de puntos de recarga que necesitamos realizar cientos de obras al mes para ayudar a alcanzar los objetivos de instalación propuestos por el PNIEC.

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).

En la ciudad de Barcelona existe una normativa de bomberos (Reial Decret 2267/2004, de 3 de desembre, por el que se aprueba el reglamento de Seguridad contra incendios en Establecimientos Industriales) que impide la instalación de puntos de recarga de potencias relevantes para un servicio de calidad. Esto solo ocurre en Barcelona mientras que en el resto de España tenemos normas diferentes y mejor adaptadas a la realidad de nuestra actividad.

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>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).</p>	<p>Existe un trámite de legalización con la administración regional de Industria una vez se termina la instalación de los puntos de recarga que, aunque no ponemos en duda la necesidad de este trámite para mantener el control de la calidad acorde a la normativa vigente de dichas instalaciones, que carece de la estandarización que cabría esperar de un proceso como este. Cada comunidad autónoma tiene un proceso distinto y tiempos de respuesta variados, en algunos casos, superando el mes de retraso. En estas ocasiones, los sistemas de solicitud de información y reclamación son difíciles de acceder, carecen de transparencia, no hay información útil sobre el estado del procedimiento y carece de garantías sobre tiempos de respuesta. Todo esto resulta en una incertidumbre e ineficiencia que merma la capacidad de las empresas de acelerar el despliegue de infraestructura.</p>
<p>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>	<p>a. Creemos que la intención de la regulación vigente va orientada en la buena dirección aunque no estamos del todo de acuerdo con la resolución que vincula el número de litros de combustible vendidos con la potencia de recarga a instalar. La potencia de los puntos de recarga se decide conforme a una métrica de tiempo de uso promedio de la instalación, por ejemplo, para estaciones de servicio con estancias medias por vehículo de 15 minutos, se requiere de potencias de recarga elevadas, por encima de 150kW. Este suele ser el caso de estaciones de servicio interurbanas. En el caso de estaciones de servicio con multitud de servicios anexos, como restauración y supermercados, como suelen ser el caso en estaciones urbanas y suburbanas, el tiempo medio de estancia puede ser superior y por lo tanto requerir potencias de recarga inferiores. A todo esto se suman factores añadidos que también influyen en la idoneidad de la solución de recarga, como el espacio disponible y la disponibilidad de potencia en la red de distribución.</p>

Los trámites para la instalación de puntos de recarga en vías interurbanas resulta ágil cuando se trata de la pura instalación de puntos de recarga, pero no agiliza los trámites para adaptar el espacio alrededor de los puntos de recarga (como accesos a carreteras, construcción de pérgolas y asfaltado de suelos), lo cual resulta en muchos expedientes paralizados en alguno de los trámites con la administración pública. El caso de este tipo de electrolinerías, la disponibilidad de potencia es un reto difícil de superar sin el apoyo de las distribuidoras, que a menudo imponen costes prohibitivos a la acometida de la línea de media tensión hasta las ubicaciones interurbanas adecuadas. Por otro lado, los trámites para crear infraestructuras de producción de energía renovables de mediana escala (1MWp a 10MWp) anexas a estas electrolinerías resultan demasiado lentos e imposibilitan un desarrollo de recarga de alta potencia en zonas interurbanas del país.

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).

Las medidas de apoyo más relevantes del sector son los planes MOVES. Estos se anunciaron generando gran interés por parte del sector pero han resultado del todo inútiles. Los trámites para realizar una solicitud de ayudas al plan MOVES requieren de una documentación (contratos de arrendamiento, proyecto técnico, tres ofertas de equipos, otras tantas de instalación, otras tantas de ingeniería, etc) que obligan a trabajo previo muy laborioso y que impiden ir avanzando tareas en paralelo. El efecto incentivador con el que se redactó el plan obliga a demostrar que no se ha realizado ningún pago previo a la solicitud y esto resulta del todo ineficiente, teniendo en cuenta que debido a la disparidad de plazos de las tareas dentro de nuestros proyectos (podemos estar meses para conseguir puntos de conexión o fabricación de equipos de recarga y sin embargo realizar tareas de ingeniería e instalación en cuestión de días) necesitamos agilidad para avanzar según la naturaleza dispar de cada caso.

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).

Consideramos la exigencia de instalar puntos de recarga en todos los aparcamientos públicos en función del número de plazas un acierto para lograr los retos de electrificación del sector automovilístico. No obstante, el número de puntos a instalar, a menudo, dista de las necesidades reales de cada una de las ubicaciones, en las que se podría premiar instalaciones de alta potencia con menor número de puntos de recarga de los obligados.

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).

a. Ninguno a recalcar en este apartado.

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).

Nada más que añadir.

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

Nuestra actividad comienza identificando ubicaciones que sean susceptibles de tener demanda de recarga por parte de usuarios de vehículo eléctrico. Si se trata de una propiedad privada, debemos lanzar una solicitud a la empresa de distribución para que nos de acceso a la red. Este trámite, por ley, solo debería demorarse 5 o 10 días. No obstante, a menudo la empresa distribuidora hace requerimientos de subsanación o cierra expedientes con argumentos difíciles de entender. Lo que se articuló por la CNMC como una norma con la intención de ser un proceso rápido y estandarizado para el solicitante, se ha convertido en una herramienta de bloqueo por parte de las empresas de distribución, que tienen el mandato de dar un servicio público. Desarrollan sus redes con las inversiones de sus clientes, en función de sus propios intereses en lugar de priorizar el servicio a quienes les pagamos por ello. No existe un mecanismo específico para la gestión de nuevas acometidas rápidas para este tipo de obras, como son los puntos de recarga. Se obliga a las CPOs a pasar por un proceso propio de la edificación y el urbanismo con ritmos de ejecución de obra del entorno de 1 a 2 años cuando nuestros ritmos de ejecución, son de un mes.

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).

A nuestro juicio no tenemos capacidad de si quiera saber como se está realizando ese reparto de capacidad disponible dado que no existe ningún sistema de acceso a la información de las redes de distribución en España. En Francia, cuando instalamos puntos de recarga, sabemos de antemano por donde pasan las líneas de la red de distribución y la potencia disponible en dicha línea. Además, se dispone de una potencia en baja tensión de hasta 250kW, mientras en en España el límite es de 50kW y en algunos casos hasta 100kW.

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 empresas que vendemos energía a usuarios de vehículo eléctrico, consideramos fundamental la eliminación de barreras e intermediarios que resultan en un precio más elevado para el consumidor final. Como tal, creemos que una red de infraestructura de recarga de acceso público con suficiente capilaridad y potencia, puede ahorrar costes a los ciudadanos, futuros usuarios de vehículo eléctrico, que podrán optar por depender al completo de la red de acceso público en lugar de instalar puntos de recarga en su entorno doméstico.

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

No tenemos comentarios al respecto.

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).

16. Valore si, a su juicio, existen diferencias relevantes entre diferentes partes del territorio español o entre diferentes gestores de redes en cuanto al acceso y conexión a las redes de electricidad (máximo 500 palabras).

a. Tras realizar instalaciones de puntos de recarga por toda la geografía española encontramos grandes diferencias entre las diferentes empresas de distribución. En primer lugar, deberíamos hacer mención a la buena gestión y servicio al cliente que da la distribuidora de Asturias, E-Redes, en la que encontramos que los plazos de respuesta a las solicitudes, la atención al cliente y el seguimiento personalizado por su parte es el deseado. A menudo, los técnicos de la distribuidora, o los subcontratados, nos llaman para acudir a una visita de replanteo y acordar la manera más adecuada de realizar la acometida y la posterior obra por nuestra parte en la propiedad privada. Del mismo modo, a la hora de realizar los trabajos de conexión, encontramos que se realizan con plazos razonables y una visibilidad mayor que en otras empresas distribuidoras. En el caso opuesto se encuentran E-Distribución, UFD e I-DE, las cuales impiden de manera sistemática el avance de nuestros expedientes por razones difíciles de comprender, con canales de comunicación ineficientes y a menudo nos cierran los expedientes sin justificación. En particular, E-Distribución al enviarnos condiciones técnico-económicas, no adjunta planos detallados de la instalación de entronque para que podamos desarrollar nuestra parte de la instalación. A posteriori, resulta casi imposible acceder a un técnico que ayude a aclarar dudas por la falta de concreción. En ocasiones, después de haber conseguido hablar con un técnico y pactado una punto de conexión con características determinadas, nos cambian el proyecto después de haber ejecutado la obra. En otras ocasiones, no aportan soluciones viables a instalaciones en entornos urbanos como es el posicionamiento de hornacinas en fachada.

Hoy estamos viviendo un caso en el que un ayuntamiento nos ha adjudicado numerosos puntos de recarga en una licitación pública y, ambos, nos encontramos bloqueados por parte de la distribuidora, que no es capaz de proponer una gestión ágil de todas estas nuevas altas. Entendemos que los procedimientos y las plataformas de las empresas distribuidoras, estando fuertemente reguladas, son inoperantes antes la avalancha de expedientes de infraestructura de recarga. Por muy ágiles que seamos, nuestro proceso involucra meses de redacción de proyectos técnicos, obtención de permisos, acopio de materiales, obra civil y obra eléctrica. Un precioso tiempo en el que la empresa distribuidora queda a la espera, amparada por nuestra normativa, de que realicemos nuestro trabajo. Una vez que nosotros terminamos y legalizamos nuestras obras es cuando la compañía distribuidora comienza sus trabajos. En mi opinión, es una oportunidad perdida de reducir los plazos a la mitad, puesto que no hay limitación técnica alguna a que ambas empresas trabajemos en paralelo. Si a esto le sumamos la opacidad de todo este proceso nos encontramos, en la práctica, expuestos a plazos indefinidos y sin sustento alguno para una posible reclamación. Cuando hablamos de vía pública, existen varios permisos y procedimientos inevitables:

Permiso municipal de obra al ayuntamiento

Permiso de carreteras en caso de encontrarse cerca de una

Permiso confederación hidrográfica, en caso de encontrarse cerca de una cuenca hidrográfica

Nada más que añadir.

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

Plazos de resolución de averías por parte de las distribuidoras muy elevados
Falta de información relativa al origen de la energía suministrada en los equipos

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).

Existe un alto grado de competencia en el sector, que está dando lugar a una escalada de precios de arrendamiento, modelos de negocio inviables y una burbuja que podría generar ruido en el sector y empresas atravesando dificultades en el futuro.

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).

El estándar de conectores europeo (CCS Combo y Typo 2) garantiza la capacidad de recargar en casi todos los puntos de recarga a casi la totalidad de vehículos, con la excepción del conector que ha caído en desuso CHADEMO. En cuanto a los protocolos de comunicación entre puntos de recarga y plataformas, se ha avanzado mucho con OCPP 1.6 y que aún tiene que mejorar en su implantación completa y robusta por parte de fabricantes de vehículos y cargadores.

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).

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).

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).

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).

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).