

28/09/2023 19:38

Created

Operador de puntos de recarga

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?

Fastned España, S.L.

Nombre completo (del particular o de la institución representada)

Público

¿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>Para contestar esta pregunta debemos ver cómo la potencia y la localización de los puntos de recarga son conceptos que van estrechamente ligados.</p> <p>Un cargador de 3,7 kW puede cargar unos 4 km en 15 minutos, mientras que un cargador ultra rápido de 400 kW puede cargar hasta 400 km en el mismo tiempo (siempre que la batería lo permita).</p> <p>Ello nos lleva a definir dónde estarían ubicados estos cargadores por el uso que se les va a dar, siendo los primeros más fáciles de usar en zonas urbanas mientras tengo el coche estacionado y los segundos en zonas interurbanas donde necesito cargar muchos kilómetros en poco tiempo.</p> <p>Los cargadores en zonas urbanas son más fáciles de ubicar pues hay multitud de aparcamientos públicos y privados donde instalarse, mientras que los cargadores en trayectos interurbanos deberían ir en áreas de servicios, zonas de descanso, etc. que son 100% públicos.</p> <p>En España se aprobó la Ley 7/2021 que obligaba ciertas estaciones de servicio a instalar al menos 1 punto de recarga de potencia igual o superior a 150 kW.</p> <p>A nuestro entender esta normativa no ha servido para desarrollar una infraestructura de recarga pública suficiente y eficaz pues las estaciones de servicio lo han tomado con una obligación y han ido a mínimos al no ser el core de su negocio y, por otro lado, tener un punto de carga instalado no es lo mismo que tener el punto instalado y en funcionamiento.</p> <p>Igualmente, la normativa, que ha sido aplicada también en áreas de servicio de interés público, ha limitado significativamente la competencia en el mercado de la recarga ultra rápida en las carreteras interurbanas, como autovías y autopistas. El otorgamiento del derecho de ofrecer este servicio a las gasolineras ha impedido a otros operadores independientes, cómo Fastned, de acceder a este mercado sin colaborar con las gasolineras existentes.</p> <p>Para que podamos tener una infraestructura pública de puntos de recarga de máxima calidad y con el mejor servicio al usuario, la carga eléctrica en localizaciones interurbanas públicas debería sacarse a licitación y permitir la pública concurrencia para obtener la mejor oferta de calidad. Así se ha llevado a cabo en otros países de Europa que van muy por delante de España en la transición a la movilidad eléctrica. Un ejemplo en este sentido es Francia, que en 2021 ha empezado a sacar a licitación el servicio de recarga ultra rápida en todas las áreas de servicio de las autovías, y donde ahora hay una cobertura casi total de la red.</p> <p>Esperamos que la nueva directiva de AFIR del 25 de julio de 2023 en el que se obliga a tener puntos de recarga cada 60 km en las principales autopistas, permitiendo y facilitando el acceso de todos los operadores a través de licitaciones públicas, fomente en España un modelo parecido a lo francés, que ha significado un gran impulso a la movilidad eléctrica en el país.</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>España se ha enfocado hasta el momento en construir una red de infraestructura de recarga urbana a través de procedimientos administrativos competitivos en suelo público por un lado o directamente a través de las infraestructuras promovidas por los agentes privados. “Instalar” no es lo mismo que “funcionar” y sacar a licitación la instalación y puesta en marcha de estos puntos de recarga no asegura el correcto funcionamiento en el tiempo de los mismos. Por ello nosotros abogamos por concesiones demaniales ligadas a un plazo coherente y ligado a unos indicadores claves de desempeño para el correcto funcionamiento de las mismas.</p> <p>En las vías interurbanas (como áreas de servicio o zonas de descanso), no hay por el momento un plan de licitaciones nacional. Se ha obligado a las gasolineras con mayor venta a instalar puntos de recarga: no solo esto no ha servido para el despliegue de una infraestructura de recarga densa y fiable, si no que este modelo ha impedido a operadores especializados e independientes el acceso a este segmento del mercado.</p> <p>Países como Francia, Países Bajos, Bélgica o Suiza han sacado a licitación la infraestructura de recarga ultra rápida en las estaciones de servicio de forma independiente. La agrupación de servicios en estas licitaciones sólo hace que disminuir el número de participantes que pueden presentarse concentrándose siempre en grandes empresas de servicios y excluyéndose a operadores especializados en cada uno de los servicios. Por contra, si se licitan estos servicios por separado, hay más empresas que pueden concurrir en la licitación incentivando de esta forma la libre competencia, con una mejoría significativa en términos de servicios a los usuarios</p> <p>Después de 11 años en el mercado, vemos que los puntos claves de las licitaciones son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Duración: una estación de recarga tiene un coste muy elevado que es imposible recuperar en los plazos actuales. Una duración mínima de 15 años (cómo en Francia y en los Países Bajos) es necesaria para permitir a los operadores la recuperación de la inversión, y plazos de concesiones más largos (cómo en Suiza) permite invertir más en la calidad garantizada a los usuarios. - Servicio independientes: es vital separar el repostaje de combustible de la recarga eléctrica para dar entrada a nuevos operadores 100% eléctricos. - Exclusividad: la presencia en una misma área de servicio de dos operadores de recarga distintos conlleva problemas tanto para los operadores cómo para los usuarios. Recomendamos la presencia de un solo operador por cada área de servicio, parecido al modelo de las gasolineras, y en línea con el modelo adoptado por otros países europeos, como Suiza y Francia. - Cánón: acorde a la inversión a realizar. - Puntuación: no centrar la licitación en la parte económica sino puntuar con peso aquellos aspectos que aporten calidad y servicio al usuario (accesibilidad, pago con tarjeta, etc.) - Lotes: agrupar estaciones de servicio entre ellas para hacer lotes atractivos porque si se sacan de forma individual sólo recibirán oferta las estaciones de servicio mejor ubicadas quedando desiertas el resto. |

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).

El plazo de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en España es una incógnita. A pesar de que existen unos plazos estipulados para todos y cada uno de los permisos correspondientes, la realidad es que estos plazos no se cumplen siendo la alternativa el empezar otro proceso administrativo de quejas que puede resultar igual o peor.

El haber aprobado la ley en la que únicamente con la declaración responsable se pueda empezar a construir tampoco es suficiente pues, ¿qué pasa si a mitad de la construcción se deniega uno de los permisos? ¿quién se hace cargo de la inversión realizada? Muchas empresas no se atreven a asumir estos riesgos ante la incógnita de lo que puede pasar. Recordemos que parte de los permisos de estos puntos de recarga los dan los ayuntamientos y no todos conocen el funcionamiento y normativa de estas infraestructuras.

Desde nuestro punto de vista se deberían mejorar varios aspectos:

A nivel de recarga urbana en el que los ayuntamientos tienen que conceder parte de los permisos: estipular plazos para la obtención de licencias y permisos. En el caso de no tener respuesta dentro del plazo estipulado conceder el permiso o licencia por defecto.

A nivel de recarga interurbana donde los permisos los otorga básicamente el gobierno por ser infraestructuras públicas o por estar en zonas afectadas, modificar la distancia de 50 metros para poder construir una estación de recarga ayudaría a poder construir más estaciones de recarga de forma similar a las gasolineras actuales. De la misma forma que hemos visto en el punto anterior, también agilizaría el tener plazos definidos para obtener la respuesta del Ministerio.

En ambos casos y cuando se esté licitando la instalación, ayudaría el tener los permisos antes de la adjudicación para agilizar el tiempo de puesta en servicio. Así se realiza en Francia o en Alemania donde es el mismo gobierno quien se encarga de los permisos de la acometida eléctrica que es hoy en día uno de los mayores cuellos de botella para el despliegue de la infraestructura de recarga eléctrica.

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).

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).

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).

Como hemos visto en el punto (1), en España se aprobó la Ley 7/2021 que obligaba a a las estaciones de servicio con ventas superiores a los 10 millones de litros de gasolina y gasóleo en 2019 a instalar al menos 1 punto de recarga de potencia igual o superior a 150 kW. Las gasolineras con ventas superiores a 5 millones de litros tendrán que instalar al menos un punto de recarga de potencia igual o superior a 50 kW. A nuestro entender esta normativa limita la libre competencia pues otorga la responsabilidad directa de la instalación de cargadores a los titulares de las estaciones de servicio existentes.

La recarga del coche eléctrico es un nuevo servicio que ha aparecido en los últimos años y que es un nuevo servicio totalmente distinto al del repostaje de combustible. Separando ambos servicios a través de licitaciones distintas, se ganaría en calidad de servicio y en una mejora de los precios actuales de cara al consumidor final.

Recordemos que la nueva regulación de AFIR, en el punto 32 de la introducción, apunta a que “el establecimiento y la explotación de los puntos de recarga para vehículos eléctricos debe desarrollarse como un mercado competitivo al que puedan acceder todas las partes interesadas en el despliegue o la explotación de infraestructura de recarga. Habida cuenta de que las ubicaciones alternativas para los puntos de recarga de vehículos eléctricos en las autopistas son limitadas, las concesiones de autopistas existentes, como las estaciones de repostaje convencionales o las áreas de descanso, son motivo de especial preocupación, ya que pueden tener una duración muy larga o, a veces, incluso carecer de una fecha de finalización específica. Los Estados miembros deben procurar, en la medida de lo posible y de conformidad con la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, adjudicar de manera competitiva nuevas concesiones específicas para estaciones de recarga en áreas de descanso de autopistas existentes o adyacentes a ellas, a fin de evitar invadir las zonas verdes, así como de limitar los costes de implantación y permitir la entrada de nuevos operadores en el mercado”.

En conclusión, la infraestructura de recarga eléctrica que debe desarrollarse en España en sus autopistas y autovías debería realizarse de forma independiente y a través de licitaciones públicas abiertas a todas las partes interesadas con el fin de promover la libre competencia y con unos plazos de concesión suficientes para poder llevar a cabo estas inversiones.

| | |
|---|---|
| <p>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).</p> | <p>Desde nuestro punto de vista es muy complicado instalar electrolineras en vías interurbanas porque la propiedad de estas vías es pública (nacional, autonómico, local) y no existe en la actualidad un plan nacional para el despliegue de electrolineras en las vías públicas que puedan dar el servicio de recarga a los conductores de vehículos eléctricos.</p> <p>Los proyectos que se están llevando a cabo en estas vías actualmente son los que las estaciones de servicio existente se han visto obligado a realizar tras la ley del 2019, y que están resultando en una infraestructura de recarga que en muchos casos es inadecuada para enfrentarse al crecimiento exponencial del mercado, tanto en términos de número de coches eléctricos como de tecnología de la baterías. . En ningún caso, estos proyectos han sido abiertos a la libre competencia permitiendo entrar a participar a todos los interesados.</p> <p>Como el Estado ha dejado en manos de los titulares de las estaciones de servicio en estas vías interurbanas, no hay un claro despliegue de la infraestructura de recarga eléctrica, es más, debido a la imposibilidad de desplegar infraestructura en estas zonas de mayor tráfico, se está desplegando en zonas cercanas pero no dentro de las áreas de servicio. Por ello actualmente vemos cargadores de potencia no siempre suficiente en estas vías, cargadores con un mal mantenimiento o zonas que, por falta de tráfico, simplemente carecen de cargadores.</p> <p>Creemos que el despliegue de este tipo de infraestructura debería ser orquestada por el gobierno de forma ordenada y coherente diseñando una red de recarga eléctrica suficiente en cuanto a número de cargadores, potencia de los mismos y calidad del servicio al usuario. Por ejemplo, en Francia, en 2021 el gobierno lanzó un plano para desplegar infraestructura de recarga en todas la áreas de servicio del país: este servicio, considerado como separado del servicio de repostaje, fue por la mayoría licitado en proceso abiertos a todos los interesados y que han llevado a la instalación de una infraestructura de recarga de vanguardia.</p> |
| <p>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).</p> | <p>Aunque desde Fastned aún no hemos empezado con el proceso de pedir ayudas públicas para la instalación y explotación de puntos de recarga, sí que hemos visto que cada Comunidad Autónoma tiene su forma particular de otorgar estas ayudas públicas. Al ser un sector en el que se trabaja normalmente a nivel nacional, el tener 17 formas distintas de otorgar estas ayudas públicas dificulta muchísimo la petición de las mismas.</p> <p>Creemos que sería mucho más eficaz un procedimiento común para solicitar las ayudas, con unos parámetros y criterios de valoración claros y transparentes, siendo cada comunidad autónoma quien otorgue finalmente las mismas.</p> <p>Otro aspecto que también cabría reflexionar es el “día después” del otorgamiento de estas ayudas públicas. Creemos que es necesario el realizar un seguimiento del buen funcionamiento de la infraestructura de recarga que ha sido beneficiada de estas ayudas y penalizar a aquellas empresas que se han beneficiado de las mismas pero que su red de recarga no cumple un mínimo de calidad de servicio.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>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).</p> | <p>En la infraestructura de recarga privada deberíamos separar lo que son estaciones de servicio de aparcamientos y/o edificios pues responden a necesidades totalmente distintas del usuario. Mientras que en edificios y aparcamientos la infraestructura de recarga eléctrica se usa para cargar en destino (puede ser lenta), en las estaciones de servicio urbanas e interurbanas el modelo de carga va más enfocado al rápido o ultrarrápido porque el usuario está de paso.</p> <p>Desde nuestro punto de vista, las estaciones de servicio son las que dotan de un servicio público al usuario (como lo están haciendo hoy en día las gasolineras) y es por ello que, aunque sean privadas, debería tener una regulación específica con el fin de formar una red de carga coherente a lo largo del territorio nacional y evitar la instalación de puntos de recarga de cualquier forma.</p> <p>En España actualmente se está desplegando una red de recarga sin seguir ningún patrón siendo complicado dar un servicio de calidad a los usuarios de coche eléctrico. Debemos garantizar un mínimo de cargadores y de potencia adecuada para cada zona y ello sólo se consigue con una gran estrategia nacional.</p> |
| <p>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).</p> | <p>Como se ha comentado en el punto anterior sería bueno para el país y, sobre todo, para los usuarios diseñar una red de infraestructura de recarga eléctrica coherente y ordenada para dar respuesta a todas las necesidades actuales - este plano se podría desarrollar de manera muy eficaz en las áreas de servicio de la red de carretera de alta capacidad del estado, como autovía y autopistas, y a nivel regional, en las carreteras de su competencia. Sin esta infraestructura es imposible impulsar la transición a la movilidad eléctrica.</p> <p>En estas áreas apoyamos el desarrollo de una infraestructura de recarga pública a través de licitaciones públicas abiertas y transparentes para crear una infraestructura de recarga coherente y necesaria, siendo la recarga privada un complemento de la misma.</p> <p>Lo que sí vemos como un elemento de preocupación es cuando muchos de estos distintos agentes comerciales (hoteles, centros comerciales, etc.) tienen el mismo operador de estaciones de recarga. En este caso, se podría acabar en un monopolio de facto donde el consumidor no tenga otra opción que cargar con este operador. Este problema es agravado cuando el operador es parte de un grupo más amplio que tiene el poder de proporcionar potencia a su competencia (como en el caso de distribuidoras que tienen también un negocio de CPO). Sugerimos que la CNMC cuide de situaciones parecidas y que no se llegue a situaciones de abuso de posición dominante por parte de un operador. De la misma manera, sugerimos que la CNMC fomente una mayor competencia en las carreteras de alta capacidad de competencia pública, para que en la red viaria de España los usuarios puedan acceder al mejor servicio de recarga.</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).

Por nuestra experiencia el proceso de conexión a la red eléctrica es el cuello de botella en el despliegue de la infraestructura de recarga eléctrica.

Nos encontramos con procesos largos y poco transparentes en el que es imposible poder hablar directamente con los técnicos responsables de recibir la información y contestar a nuestras solicitudes, teniendo que ir por el mismo canal que iría un ciudadano normal para una acometida nueva.

Nos ayudaría tener procesos homogéneos entre las distintas distribuidoras, sabiendo de antemano la documentación a aportar y los plazos de respuesta de las mismas y teniendo acceso a los técnicos que estudian dichas solicitudes con el fin de poder comunicarnos directamente con ellos al tratarse de solicitudes de potencia realmente grandes.

En el caso de cierre del expediente de forma unilateral o provisional actualmente tenemos que empezar el proceso de solicitud de cero siendo literalmente imposible hacer nada al respecto. Estas actuaciones no son propias de procesos abiertos, democráticos y transparentes.

Por otro lado, nos resulta muy complicado saber la potencia disponible en los puntos que nos interesan permitiendo la solicitud preguntar sólo por una potencia en concreto. Si esta potencia no está disponible, tienes que volver a realizar el mismo proceso de preguntar por otra potencia menor... y así hasta que aciertas.

En este sentido, sería también útil que el nivel de potencia disponible en cada sitio sea un información más fácilmente accesible y que no se necesite un intero proceso de acometida para entender la viabilidad técnica de un proyecto, o que como mínimo, cuando un expediente no se pueda llevar a cabo por falta de suficiente potencia se indique el nivel de potencia disponible al momento de la solicitud.

Para finalizar, el coste de algunas acometidas que tenemos que asumir y que, una vez construidas, son usadas por las distribuidoras para otros usuarios y cobrándoles por su uso, es también abusivo.

Faltaría una regulación más transparente de la distribución energética en España, con una mapa público donde consultar de antemano las potencias disponibles, con unas inversiones públicas en la red eléctrica para tener potencia y crear así una red de recarga coherente.

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).

En el estado actual, consideramos que las reglas sobre el acceso a la red no son transparentes y que muchas veces las distribuidoras entran maneras para evitar un vínculo reglamentario: por ejemplo, nos ha pasado que para evitar de incumplir con el número de día para recibir una respuesta, una distribuidora no haya cerrado de forma provisional el expediente, sin decirnos ni el porqué, ni re-abrirlo.

En general, cuando se empieza un proceso de acometida eléctrica no se sabe cuál será la respuesta por parte de la distribuidora y, en el caso de haber varias solicitudes de potencia y no poder satisfacer todas las solicitudes, no hay visibilidad de los criterios que se siguen para la asignación.

El hecho de que los grandes grupos energéticos tengan empresas distribuidoras, comercializadoras y operadoras de puntos de recarga de coches eléctricos y la falta de transparencia en el proceso de solicitud de conexión a la red para la infraestructura de recarga conlleva falta de confianza en el proceso. En Francia, por ejemplo, está prohibido que dentro del mismo grupo de empresas pueda haber distribuidor y operador de puntos de recarga.

Apostamos por más información y transparencia en todo el proceso de solicitud de acometida eléctrica.

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).

Fastned cuenta con más de 10 años de experiencia en la compra de energía eléctrica para la venta de servicios de recarga a los usuarios de coches eléctricos. A lo largo de nuestra historia, hemos experimentado modelos distintos para el suministro de energía: en Países Bajos, por ejemplo, compramos la energía en el mercado diario, sin tener que conseguir contrato a largo plazo con suministradoras. En Francia, en cambio, tenemos contratos a medio plazo con una suministradora. Nuestra experiencia nos enseña que los operadores pueden conseguir un coste menor para la energía suministrada cuando están libres de acceder, aunque por suministradoras acreditadas, al mercado diario.

De todas formas, cualquier proceso que impulse una apertura del mercado a nuevas opciones para el suministro de energía y se aleje de los monopolios es bueno para el mercado porque los operadores entramos a competir con el fin de dar el mejor servicio al usuario.

Ser independientes de empresas que pertenecen a los grandes grupos energéticos nos da más capacidad de negociar mejores precios y trasladarlos al usuario.

Aunque aún no hemos llegado a este punto en nuestro despliegue en España, sí que vemos diferencias notorias con otros países de Europa que funcionan de otra manera. En Alemania, por ejemplo, es el gobierno el que se encarga de la acometida a la red eléctrica y asume los costes al tratarse de una infraestructura de uso público.

En España se está desarrollando la infraestructura de recarga en las zonas donde hay potencia disponible mientras que, en aquellas zonas donde actualmente no hay tanta demanda de energía y no hay tanta potencia, se están quedando sin infraestructura de recarga de coches eléctricos. Sabiendo que en el futuro queremos desplegar esta infraestructura en todo el territorio español, deberíamos avanzar la inversión en distribución eléctrica en estas zonas para garantizar el acceso a la red eléctrica.

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).

En cuanto a gestores de redes sí que hay diferencia tal y como hemos apuntado en el punto 12. Mientras que la solicitud de acceso es más o menos sencilla con alguna distribuidora, hay otras, que te pueden pedir el proyecto eléctrico visado antes de decirte si hay potencia disponible o no y el coste de darte acceso a la misma. Otro ejemplo sería el de distribuidoras que cierran los expedientes sin ningún tipo de explicación y obliga a empezar los procesos de nuevo. Como hemos dicho sería necesario un proceso homogéneo, transparente y coherente entre todas las distribuidoras.

Respecto a los territorios es conocido que no llega potencia de forma homogénea a todas las zonas de España y por ello sólo se está desplegando la infraestructura de recarga en zonas donde sí que llega.

Si hubiera un plan nacional de infraestructura de recarga se sabría de antemano dónde hay déficit de energía y se podrían realizar inversiones acordes a estas necesidades.

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).

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

Existe en la actualidad muchas plataformas que intentan unificar la información sobre accesibilidad y calidad de los cargadores existentes pero ninguna que sea completa y fiable al 100%. Sería necesario unificar en una sola plataforma toda la información y poder tener información en tiempo real sobre el estado de los cargadores (si funcionan o no, si están ocupados, la potencia, etc.). Sólo de esta forma se podrá trasladar confianza y tranquilidad al conductor de vehículo eléctrico. Lo más importante es que la información compartida sobre el estado de los cargadores sea siempre actualizada y fiel: a menudo ocurre que el una estación indique que hay cargadores ultrarrápidos instalados, pero sin mencionar que la conexión a la red no permite conseguir la potencia nominal indicada del cargador; o, por ejemplo, ocurre que la información sobre cargadores no funcionantes no sea actualizadas.

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).

Uno de los retos más importante de la movilidad eléctrica es garantizar la accesibilidad de los cargadores a todos los usuarios. Algunas de las maneras en que lo hemos conseguido en nuestras red han sido:

- Instalar terminales de pago en todos nuestros cargadores
- Ofrecer a los usuarios la posibilidad de pagar con tarjeta bancaria sin necesidad de registrarse por código QR
- Crear una app con la cual los usuarios pueden interactuar con el cargador y pagar por su sesiones de recarga, trás registrarse
- Abrir nuestra red a MSPs terceros

En España vemos que muchas veces los operadores de recarga gestionan sistemas cerrados, en los cuales la única manera de pagar es descargando la aplicación del operador.

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).

Desde un punto de vista técnico el usuario de vehículo eléctrico puede encontrarse con varios obstáculos:

- Necesidad de descargarse la App del CPO para poder poner en marcha el cargador. Esto obliga al usuario de coche eléctrico a tener varias Apps descargadas. En el caso de estar en una zona sin cobertura (por ejemplo en el sótano de un aparcamiento) no sólo no puedes descargarte la app sino que tampoco puedes cargar.

Para dar un mejor servicio al usuario sería necesario poder poner en marcha el cargador sin la necesidad de tener que loguearse a ninguna aplicación.

- Obligación de pagar a través de estas plataformas. Como acabamos de comentar los usuarios deben registrarse y dejar sus datos en todas estas plataformas con el fin de poder cargar y pagar. Si todos los cargadores incorporaran el pago contact less con tarjeta de crédito o débito, el usuario no tendría que descargarse ninguna app ni identificarse al realizar la recarga.
- Aunque no sea un obstáculo técnico, debemos tener en cuenta a las personas con movilidad reducida que conducen coches eléctricos. El diseño de la estación, del cargador, los espacios para moverse, cómo acceder a las mangueras, etc. son aspectos técnicos y de diseño a tener en cuenta.

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

| | |
|---|---|
| <p>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).</p> | <p>Uno de los elementos principales en la instalación de puntos de recarga es, sin duda, la conexión a la red eléctrica. Sin esta infraestructura, no es posible llevar la potencia a los cargadores y la estación de recarga no puede ponerse en marcha. La acometida es un elemento crítico en nuestro sector y, como hemos apuntado anteriormente, está en manos de empresas que también se dedican a operar puntos de carga. Esto supone una gran desventaja competitiva para los operadores independientes, ya que hay un claro conflicto de intereses por parte de las distribuidora al tener que llevar la potencia a empresas que al mismo tiempo son clientes y competidores a un coste indefinido y que no se puede debatir (o lo tomas o no te conectan).</p> <p>El coste de la acometida eléctrica es, sin duda, uno de los más altos en el proceso de construcción de puntos/estaciones de recarga y es un coste que sale de la compañía distribuidora siendo muy poco transparente la obtención del monto final.</p> <p>Asimismo, la infraestructura financiada por el solicitante, pasa a ser de la distribuidora tan pronto se finaliza el proceso de construcción.</p> |
| <p>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).</p> | <p>Lo más importante en este contexto es garantizar que los usuarios puedan cargar y que la accesibilidad a los cargadores sea máxima. Una de las maneras para conseguir este resultado es fomentar la instalación de terminales de pago en todos los cargadores, para que los usuarios puedan pagar sus sesiones de recarga por medios de pago tradicionales. Otra manera podría ser fomentando una mayor apertura de las red de recarga a distintos MSPs: en este caso, sin embargo, es importante que se garantice a la vez que el MSPs no aplique prácticas de precio opacas que puedan afectar negativamente a los usuarios.</p> <p>Sugerimos que se fomente una mayor interoperabilidad de la red y que cada red sea accesible a más de un MSP. A la vez, sugerimos que reglas claras de transparencia de precio sean implementadas para proteger los usuarios de prácticas opacas por los MSPs.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>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).</p> | <p>Como hemos comentado en la pregunta número 20, existen dificultades desde el punto de vista técnico pues como hemos visto la mayoría de operadores de punto de carga obligan a los usuarios a descargarse su aplicación para acceder al cargador y/o pagar la transacción. Queremos libertad para los conductores de vehículos eléctricos ofreciéndoles una red de infraestructura adecuada y una experiencia de recarga única en la que sepan de antemano el precio que les va a costar, que no tengan que descargarse ninguna aplicación si no lo creen necesario y que puedan pagar con tarjeta de crédito si les resulta más cómodo.</p> <p>Creemos que garantizar la máxima accesibilidad a los cargadores es la manera más eficaz para fomentar la transición a la movilidad eléctrica. Por esta razón, ofrecemos a nuestros usuarios distintos medios de pago:</p> <ul style="list-style-type: none">- Con tarjeta bancaria - utilizando los terminales de pago instalados en todos los cargadores- Con tarjeta MSP - Fastned tiene más de [40] MSPs conectados a su red que los usuarios pueden utilizar para cargar en cualquiera de las estaciones de Fastned- Con código QR - accesible a todos los usuarios sin necesidad de registrarse- Con la app - Fastned permite a los usuarios registrarse en su app y pagar todas las sesiones por este medio. Los usuarios registrados también pueden acceder a Autocharge, un sistema de recarga desarrollado por Fastned, pero abierto a todos los operadores, que permite empezar la sesión solo enchufando el cargador <p>Es el usuario el que debe elegir cómo quiere pagar y no el operador que le obligue a pagar a través del sistema que tiene establecido.</p> |
| <p>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).</p> | <p>Véase también la respuesta a la pregunta 23. Creemos que la interoperabilidad es otro pilar importante para llevar accesibilidad al sector de la movilidad eléctrica, como el despliegue de terminales de pago en los cargadores. Igualmente, es importante balancear la accesibilidad de los MSP a la infraestructura con otro pilar importante para la recarga, que es la transparencia de precio para los usuarios.</p> <p>Sugerimos que se garantice un mínimo nivel de apertura para que más de un MSP sea activo en cada red y que al mismo tiempo se imponga a los MSPs que tengan una política de precio transparente para los usuarios.</p> |

Véase también la respuesta a la pregunta 23 y la pregunta 24. La transparencia de precio es de absoluta importancia para Fastned. En nuestra red el precio para la recarga es visible en todas las pantallas de los cargadores y también en nuestra web. Es importante que la transparencia sea también requerida a los MSP y que ellos enseñen siempre cual son los componente de coste para el cliente: dividiendo lo que es los gastos relacionados con el servicio de recarga, con los gastos relacionados con el servicios proporcionados.

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).

Véase también la respuesta a la pregunta 23

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

| | |
|---|--|
| <p>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).</p> | <p>Nos encontramos con un sector lleno de actores que tienen intereses cruzados. Por un lado compañías distribuidoras que a su vez tienen comercializadoras y son proveedores de servicio de recarga eléctrica (opacidad en el coste de la conexión a la red, en si priorizan sus puntos, en el precio de la energía suministrada, etc.).</p> <p>Por otro lado tenemos compañías en las que el operador de recarga tiene relación directa con los fabricantes de coches y en el que se incentive al usuario a ir a estas estaciones no siendo siempre las idóneas para él. Por ejemplo, el sistema de navegación interno al vehículo puede conducir el usuario fuera de la autopista / autovía para cargar en una estación de la red del fabricante, cuando podría haber la posibilidad de cargar en la autopista /autovía con otro operador.</p> <p>Creemos que el mercado de la recarga en España ha crecido muy rápido y con poca o nada legislación y se han creado monopolios y alianzas que hacen muy difícil la libre competencia en el sector.</p> |
| <p>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).</p> | <p>Si que pueden existir dificultades a la hora de recargar por parte de usuarios de vehículos eléctricos procedentes de otros países.</p> <p>Las MSPs más utilizadas varían en función del país, esto significa que es posible que, por ejemplo, un usuario de vehículo holandés no pueda cargar en España.</p> <p>También les obligamos a descargarse infinidad de aplicaciones en función del operador del servicio siendo complicado a veces pues no siempre disponen de roaming o acceso a wifi para acceder a internet.</p> <p>En el caso de Fastned, para resolver este problema y evitar que el usuario tenga que registrarse para acceder a nuestros servicios, en nuestra estaciones ofrecemos a los clientes la posibilidad de pagar por:</p> <ul style="list-style-type: none">- Código QR: en este caso, el usuario tendrá que escanear el código QR, incluir los datos de su tarjeta bancaria y pagar. Este sistema no necesita registrarse- Terminales de pago: con este sistema, el usuario puede pagar con su tarjeta bancaria de crédito de manera muy sencilla como haría en cualquier otra transacción. |

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).