

29/09/2023 15:24

Created

Empresa del sector energético

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

**Nombre completo (del particular o de la institución representada)**

Confidencial

**¿Desea hacer público su nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?**

<p><b>1. Valore la relevancia de las ubicaciones como factor competitivo en la actividad de recarga de vehículos eléctricos. Indique si a su juicio existen diferencias relevantes en las condiciones de competencia según la ubicación de los puntos de recarga (por ejemplo, entre zonas urbanas, vías interurbanas, etc.) y según la potencia de los puntos de recarga (recarga rápida, normal, lenta, etc.) y, de ser así, explique y valore dichas diferencias (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>La ubicación y el uso del punto de recarga al que va a ser destinado por el usuario final son importantes a la hora de definir la tipología de cargador a desplegar.</p> <p>De forma habitual, en un entorno urbano se despliega un mix de tecnología de carga rápida y semi rápida, ofreciendo al usuario final un abanico de posibilidades para ajustarse a su necesidad de recarga. En entornos interurbanos, la tecnología predominante es la carga ultrarrápida y rápida, ofreciendo al usuario final una recarga en el menor tiempo posible, asemejándolo a lo que sería una recarga de combustible.</p> <p>También es importante el tráfico de vehículos que acceden a la ubicación, según la cual se dimensiona la isla de energía para poder ofrecer el servicio de recarga a todos los usuarios.</p> <p>Una de las principales ventajas de desplegar tecnología ultra rápida es que ofrece un servicio de recarga de calidad al usuario final, permitiéndole recargar su batería en un tiempo inferior a 30 minutos. Esta tecnología de recarga llega a más usuarios, y ofrecer más recargas en el mismo periodo de tiempo.</p> <p>Desde el punto de vista competitivo una ubicación de libre acceso y 24/7, con alto tráfico de vehículos eléctricos, permite rentabilizar las inversiones y repotenciar o ampliar la isla de energía, basándonos en los datos de uso de los cargadores. Por lo tanto, tener presencia en este tipo de ubicaciones es esencial.</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>Existen barreras en diseño y funcionamiento de los procedimientos administrativos competitivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desde el punto de vista administrativo, existen limitaciones que permiten a las empresas participar en los concursos; algunos ejemplos son el límite de subcontratación, la obligatoriedad de tener recursos específicos en obra, obligatoriedad de categoría de empresa... También existen muchos pliegos que no se ajustan a las necesidades del mercado, haciendo de ello que las inversiones sean muy difíciles de rentabilizar para el operador.</li> <li>• En cuanto a plazos, dado que estos concursos tienen mucha competencia, los plazos de resolución se alargan mucho en el tiempo.</li> <li>• Otro punto para destacar es la habilidad ofimática necesaria para presentar dichos concursos. De manera general, la presentación de estas ofertas se ve limitada a una presentación telemática, incurriendo en ocasiones en fallos de la aplicación o falta de claridad del proceso. La estandarización de la presentación de la documentación es necesaria para facilitar el proceso de presentación de ofertas.</li> </ul>

<p><b>3. Valore los procedimientos y condiciones de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) y, en particular, si a su juicio existen requisitos injustificados o desproporcionados para su obtención. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización (vías urbanas, interurbanas etc.) o la potencia de los puntos (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>El despliegue de puntos de recarga en vía pública comienza con la obtención de la concesión administrativa del suelo, donde se instalarán los cargadores. Esta concesión se suele conceder a través de licitaciones o concursos públicos los cuales conllevan mucho tiempo y la mayoría de las veces quedan desactualizados desde el momento en el que se empieza a trabajar en ellos hasta que se hace pública. En un mercado tan dinámico y cambiante como es el de puntos de recarga, redactar unos pliegos acordes al mercado es vital para ofrecer un servicio de recarga de calidad y permitir a los operadores rentabilizar sus inversiones.</p> <p>En esta misma línea, muchas administraciones centran sus pliegos en torno al canon a percibir por parte del ayuntamiento, lo cual hace que competidores con mucho capital puedan ganar concursos, sin tener en cuenta que debe ser un servicio que se ofrecerá durante los próximos 10-15 años con el riesgo que conlleva que pasados unos años estos cargadores queden sin un operador y caigan en el olvido.</p> <p>El siguiente paso importante consiste en la gestión de los permisos y la ejecución de la obra que permita la instalación de puntos de recarga. En el RD 29/2021 se formalizaba que la instalación de puntos de recarga se realizase a través de una declaración responsable (o comunicación previa). Se da el caso de que cuando los puntos de recarga se deben instalar en zonas de dominio público, los técnicos de los ayuntamientos rechazan la aplicación de esta forma de tramitar y fuerzan a la obtención de una licencia de obra mayor, que suele dilatarse en exceso y que implica la participación de gran cantidad de agentes internos (urbanismo, parque y jardines, patrimonio, etc...). entendemos que debiera habilitarse un procedimiento por el cual, antes de sacar las licitaciones, o concesiones de estos espacios, este asunto debiera estar ya totalmente revisado por los ayuntamientos en cuestión, y se pudiera aplicar un régimen de concesión de permisos más ágil. Además, esta declaración responsable debería hacerse extensible a toda la infraestructura eléctrica asociada al punto de recarga, incluida la infraestructura correspondiente a la distribuidora.</p> <p>Desde el punto de vista de puesta en marcha los procedimientos son correctos puesto que basta con presentar el CIE y el documento emitido por la OCA en la inspección inicial</p>
<p><b>4. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público. Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>En general:  Los trámites requeridos pueden variar durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público en función de la localización del proyecto.</p> <p>En algunas ocasiones puede haber más de una administración pública que debe emitir su autorización. Sin embargo, no existe coordinación entre las mismas, lo que puede llevar entre otros, a que unos permisos caduquen antes de que lleguen los siguientes puesto que las administraciones no tienen ningún plazo de respuesta.</p> <p>La solución a lo anterior consiste en una ventanilla única para todas las administraciones implicadas (ej. Francia), y un plazo máximo de respuesta con silencio administrativo positivo.</p> <p>;Trámites asociados con las delegaciones de industria de las CCAA:  El RDL 5/2023 eximió de la solicitud de autorización administrativa previa y de construcción a las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos inferiores a 3.000 kW. Sin embargo, el alcance de los elementos incorporados en las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos depende de la interpretación CCAA, ya que se puede considerar infraestructura de recarga solo a la instalación en baja tensión, o bien todos los elementos eléctricos asociados.</p> <p>Extremadura y la Comunidad Valenciana, han dejado de solicitar la tramitación de ambas autorizaciones, agilizando el despliegue según previsto en el RDL 5/2023.</p> <p>Otras comunidades como Andalucía, Aragón, Navarra, Canarias... interpretan que cuando parte de una instalación necesaria para el funcionamiento del punto de recarga vaya a ser cedida a la distribuidora, es necesaria la obtención de autorización administrativa previa y de construcción. De esta forma el RDL 5/2023 queda sin ningún efecto práctico ralentizando el despliegue en estas comunidades, implicando que el ciudadano tenga que esperar más tiempo para que se construyan las estaciones de recarga ultrarrápidas en las comunidades en las que tienen esta interpretación.</p> <p>Para evitar las diferentes interpretaciones, la Ley 24/2013 debería aclarar los elementos incluidos en la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico, y que, por tanto, serían susceptibles de ser autorizados a través de la declaración responsable, y que también quedarían exentos de solicitud de la autorización administrativa previa y la autorización de construcción. En concreto, la definición de infraestructura de recarga debería incluir los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Línea de entronque y centro de seccionamiento</li> <li>• Centro de transformación de consumidor</li> <li>• Instalación de recarga de baja tensión</li> <li>• Infraestructura de la distribuidora para conectar los puntos de recarga a la red de distribución</li> </ul> <p>Adicionalmente, una vez construidas las instalaciones conectadas en MT es necesario obtener el acta de puesta en marcha, para lo cual se debe entregar a la administración correspondiente el certificado final de obra emitido por la Dirección Facultativa, inspección favorable por el Organismo Colaborador de la Administración (OCA), boletín firmado por el instalador, y todas las mediciones que son prescriptivas por los reglamentos electrotécnicos vigente. El plazo de revisión de esta documentación y la emisión del acta de puesta en marcha puede demorarse más de seis meses. La infraestructura construida queda paralizada, sin poder conectarse a la red y sin entrar en servicio, degradándose con la exposición a los agentes atmosféricos y generando mala imagen al propietario.</p>

Debería habilitarse un procedimiento de emisión de la autorización para la puesta en marcha más ágil, que no superase el mes, bien a través de las propias OCAs o de otro tipo de organizaciones que verificasen que la documentación es correcta y habilitase la conexión y puesta en marcha.

;Trámites asociados a los Ayuntamientos

Como se ha mencionado anteriormente el RDL 29/2021 eliminó de la exigencia de licencia previa de obra a puntos de recarga, sustituyéndola por declaración responsable. Sin embargo, el alcance de los elementos incorporados en las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos depende de la interpretación de cada Ayuntamiento, ya que se puede considerar infraestructura de recarga solo a la instalación en baja tensión, o bien todos los elementos eléctricos asociados.

Para evitar las diferentes interpretaciones, la Ley 24/2013 debería aclarar los elementos incluidos en la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico, y que, por tanto, serían susceptibles de ser autorizados a través de la declaración responsable, y que también quedarían exentos de solicitud de la autorización administrativa previa y la autorización de construcción. En concreto, la definición de infraestructura de recarga debería incluir los siguientes elementos:

- Línea de entronque y centro de seccionamiento
- Centro de transformación de consumidor
- Instalación de recarga de baja tensión
- Infraestructura de la distribuidora para conectar los puntos de recarga a la red de distribución

4. (Cont.)

De los 8.132 municipios que hay en España, más de 6.000 no tienen un técnico de movilidad con conocimientos de electromovilidad. Por lo que muchas veces no conocen la normativa del sector, y es posible que por ese motivo aún se pide la licencia o autorización previa de obra en vez de la declaración responsable cuando se va a instalar un punto de recarga. Sería conveniente realizar formaciones para dar a conocer la normativa del sector a través del Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético (IDAE) o de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).

;Guía de bomberos de la Ciudad de Barcelona

Se ha emitido una guía de bomberos por la cual no se permiten puntos de recarga de más de 22 kW de acceso público que no estén localizados a cota cero. Y los de hasta 22 kW solo están permitidos en planta -1 obligando a la instalación de protección activa y pasiva que inviabilizan económicamente el proyecto.

Puesto que el propio Ayuntamiento cuenta con una red de recarga rápida propia, y hay poca disponibilidad de suelo de acceso público a cota cero, se considera que esta medida limita la libre competencia favoreciendo su red, y además, impide el despliegue de un mayor número de puntos de acceso público a disposición del ciudadano.

Aplica la misma respuesta que en la pregunta 4.

Adicionalmente, en el caso de que se quieran instalar equipos para consumidores privados en zonas comunes es necesaria la comunicación a la comunidad de propietarios.

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><b>6. Valore la regulación, trámites y requisitos para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en estaciones de servicio ya existentes, indicando en particular si a su juicio existen requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas. Indique, asimismo, si los trámites o condiciones de los operadores privados de estaciones de servicio pueden introducir obstáculos a la competencia injustificados o desproporcionados (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Como se ha señalado anteriormente, en el caso de instalaciones conectadas en MT es necesario obtener el acta de puesta en marcha, antes de su puesta en funcionamiento, para lo cual se debe entregar a la administración correspondiente el certificado final de obra emitido por la Dirección Facultativa, inspección favorable por el Organismo Colaborador de la Administración (OCA), boletín firmado por el instalador, y todas las mediciones que son prescriptivas por el reglamento electrotécnico vigente. El plazo de revisión de esta documentación y la emisión del acta de puesta en marcha puede demorarse más de seis meses. La infraestructura construida queda paralizada, sin poder conectarse a la red y sin entrar en servicio, degradándose con la exposición a los agentes atmosféricos y generando mala imagen al propietario.</p> <p>Debería habilitarse un procedimiento de emisión de la autorización para la puesta en marcha más ágil, que no superase un mes, bien a través de las propias OCAs o de otro tipo de organizaciones que verificasen que la documentación es correcta y habilitase la conexión y puesta en marcha.</p>
<p><b>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).</b></p>	<p>En lo que respecta al procedimiento de autorización para realizar obras o instalaciones en las zonas de protección de las carreteras estatales, se considera necesaria la equiparación de las estaciones de recarga de acceso público a las estaciones de servicio a efectos de esta normativa de carreteras, al objeto de incentivar el despliegue de infraestructura de recarga en autopistas y autovías de la Red General de Carreteras del Estado.</p> <p>Para esta equiparación, sería necesario modificar el artículo 92.1 del Reglamento General de Carreteras que establece una excepción al procedimiento de otorgamiento de autorizaciones en las zonas de protección de las carreteras estatales para las estaciones de servicio, que se debería hacer extensivo a las estaciones de recarga públicas.</p> <p>Otro de los principales obstáculos suele ser el no disponer de red eléctrica cercana, lo cual inviabiliza el despliegue. Por ese motivo, debería dimensionarse la red de recarga en las principales vías para poder cubrir las necesidades de recarga de un conductor de vehículo eléctrico, especialmente en las operaciones de salida. Adicionalmente a esto, la baja utilización que tienen los puntos de recarga en esta fase inicial de anticipo de inversión, que es necesaria, imposibilita su amortización y rentabilidad. Por este motivo, es necesario valorar si los actuales incentivos para la instalación de puntos de recarga son suficientes o si es necesaria adaptar nuevas medidas. Sólo así podrá generalizarse el despliegue del vehículo eléctrico con la rapidez que se requiere.</p> <p>Por otro lado, su instalación en puntos en los que ya existe la capacidad podría tener un coste muy reducido. En este sentido, los parques renovables ubicados al lado de las vías principales podrían suponer una alternativa, pues ya disponen de una capacidad generalmente suficiente para dar potencia a muchos puntos de recarga simultáneamente. No obstante, es necesario realizar un análisis normativo sobre cómo se podría materializar esta propuesta, ya que los titulares de las instalaciones renovables y de puntos de recarga podrían no coincidir.</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>Debe configurarse un mecanismo de ayuda a la instalación de infraestructura de recarga de acceso público interurbana en la vía pública de alta potencia, con especial atención a las zonas sombra. Este mecanismo deberá cubrir tanto a la instalación de la infraestructura como los costes de operación, al menos mientras éstas no sean rentables.</p> <p>Adicionalmente, en lo que refiere a programas de ayudas como el MOVES III, la ayuda tarda mucho en llegar al promotor de la infraestructura, casi dos años después de realizar la inversión.</p> <p>Para futuros planes de ayuda a la instalación de infraestructura de recarga eléctrica deberá plantearse la exención en IRPF de las subvenciones ligadas a la movilidad sostenible, así como la deducibilidad en el IRPF del gasto en la compra de infraestructuras de recarga, o la deducción en el Impuesto de Sociedades y/o del IVA (y otros impuestos). De esta forma, la ayuda es directa e inmediata en el momento de la adquisición del punto de recarga.</p> <p>Si bien es cierto que el Real Decreto-ley 5/2023 establece una deducción del 15% en el IRPF en la compra de infraestructura de recarga, esta es una medida temporal, que finaliza en 2024, y debería ser ampliada de manera indefinida.</p> <p>También se considera que, para simplificar y agilizar el reparto de las ayudas, se deberían homogeneizar los procedimientos de tramitación de ayudas entre las diferentes CCAA.</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>Cuando hay que hacer el despliegue de infraestructura ultrarrápida, es necesario instalar elementos de media tensión que deben estar dentro de envolventes que los protejan de los agentes atmosféricos externos y sirvan de barrera de acceso a personal no autorizado por seguridad a las personas. Estos elementos forman parte del equipamiento de la estación de recarga y no debieran computar a efectos de edificabilidad de la parcela, ya que en ocasiones, o bien el suelo donde se proyecta la instalación de puntos de recarga no tiene asociada edificabilidad, o en la parcela ya existen otros servicios que la tienen agotada y se ha denegado la licencia para la instalación por esta circunstancia.</p> <p>Además, como se ha señalado anteriormente hay que tener en cuenta la peculiaridad de la regulación en materia antiincendios en aparcamientos subterráneos de ciertos municipios, como el de Barcelona, suponen, de facto, un impedimento para su instalación, alterando de esta forma la libre competencia.</p> <p>Por último señalar, que se valora muy positivamente la posibilidad que se incorpora en la versión del REBT, que acaba de ser sometida a consulta pública, donde el punto 1.3 de la ITC-BT-11 abre la posibilidad de instalar acometidas adicionales para la instalación de infraestructura de recarga eléctrica, en edificios donde ya existe una acometida previa.</p>

Los acuerdos con los agentes privados son los que soportan el 90% de los puntos de recarga desplegados hoy en día. Una de las principales premisas a la hora de desplegar puntos de recarga en suelo privado es el acceso a la ubicación, priorizando ubicaciones de libre acceso y 24/7. Bien es cierto que en las grandes ciudades donde el espacio privado es limitado, se tiene que optar por ubicaciones de pago (aparcamientos, hoteles...) para poder desplegar infraestructura de recarga, lo que suele ser un motivo de rechazo en el cliente final, ya que busca ubicaciones que sean de libre acceso. Para poder dar solución a este problema, es necesario que se habiliten ubicaciones en vía pública por parte de la administración.

**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).**

Es necesario que desde el Gobierno se lleven a cabo las medidas necesarias para armonizar los trámites a nivel autonómico y local para una mayor agilidad en la tramitación de los puntos de recarga, y que estos trámites se realicen a través de una ventanilla única, como se ha propuesto en las preguntas 4 y 5.  
Por último, se solicita que todos los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU), reflejen adecuadamente la actividad de recarga.

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

<p><b>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).</b></p>	<p>La publicación del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica ha supuesto un gran avance en la digitalización de los procedimientos de tramitación del acceso y conexión a las redes, permitiendo la trazabilidad y el acceso a la información de los expedientes, a través de las plataformas webs habilitadas por las distribuidoras. Además el acceso y conexión se otorga en un riguroso orden de prelación.</p> <p>Sin embargo hay una serie de aspectos administrativos que suponen una dificultad a la hora de tramitar ágilmente la puesta en servicio de los puntos de recarga.</p> <p>La ley del sector eléctrico contempla la obligatoriedad de realizar el suministro en baja tensión hasta 50 kW de potencia solicitada, y a partir de esta potencia la conexión se puede asignar en media tensión, si se trata de la solución más eficiente para el sistema. Este hecho se da particularmente en cascos urbanos donde la red se dimensionó para unos usos diferentes. Por ese motivo, podría ser apropiado que se realizará un análisis de necesidad de red para incorporar los nuevos usos eléctricos, e incluir las necesidades de equipamiento en los planes de inversión de las compañías distribuidoras. También sería necesaria la implicación de la Administración para ofrecer ubicaciones donde instalar nuevos centros de transformación, cuando se trata de suelos consolidados.</p> <p>Cuando se finaliza una instalación conectada a media tensión, es preciso realizar la cesión a la compañía distribuidora del centro de seccionamiento y de la línea de extensión. Alguna distribuidora, introduce requisito de elevar a público el acuerdo, lo cual no está contemplado en ninguna ley, y además alarga el proceso.</p> <p>Cuando se finaliza una estación de recarga que precisa conexión a la red de distribución, llega un momento en que la estación queda a la espera de que la compañía distribuidora ejecute la conexión. Para esta conexión, la compañía distribuidora requiere de permisos por parte de las Administraciones Públicas que pueden llegar a tardar años en concederse. Mientras tanto la estación queda expuesta a los agentes atmosféricos, degradándose y causando mala imagen al propietario.</p> <p>Proponemos que para los trabajos de conexión de la Compañía Distribuidora, cuando se trate de dar suministro a estaciones de recarga, sea de aplicación el RD 29/2021 y se autorice a la Compañía Distribuidora la ejecución de la conexión por Declaración Responsable o mecanismo similar.</p>
<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>La publicación del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica ha supuesto un gran avance en la digitalización de los procedimientos de tramitación del acceso y conexión a las redes, permitiendo la trazabilidad y el acceso a la información de los expedientes, a través de las plataformas webs habilitadas por las distribuidoras. Además el acceso y conexión se otorga en un riguroso orden de prelación.</p> <p>Sin embargo hay una serie de aspectos administrativos que suponen una dificultad a la hora de tramitar ágilmente la puesta en servicio de los puntos de recarga.</p> <p>La ley del sector eléctrico contempla la obligatoriedad de realizar el suministro en baja tensión hasta 50 kW de potencia solicitada, y a partir de esta potencia la conexión se puede asignar en media tensión, si se trata de la solución más eficiente para el sistema. Este hecho se da particularmente en cascos urbanos donde la red se dimensionó para unos usos diferentes. Por ese motivo, podría ser apropiado que se realizará un análisis de necesidad de red para incorporar los nuevos usos eléctricos, e incluir las necesidades de equipamiento en los planes de inversión de las compañías distribuidoras. También sería necesaria la implicación de la Administración para ofrecer ubicaciones donde instalar nuevos centros de transformación, cuando se trata de suelos consolidados.</p> <p>Cuando se finaliza una instalación conectada a media tensión, es preciso realizar la cesión a la compañía distribuidora del centro de seccionamiento y de la línea de extensión. Alguna distribuidora, introduce requisito de elevar a público el acuerdo, lo cual no está contemplado en ninguna ley, y además alarga el proceso.</p> <p>Cuando se finaliza una estación de recarga que precisa conexión a la red de distribución, llega un momento en que la estación queda a la espera de que la compañía distribuidora ejecute la conexión. Para esta conexión, la compañía distribuidora requiere de permisos por parte de las Administraciones Públicas que pueden llegar a tardar años en concederse. Mientras tanto la estación queda expuesta a los agentes atmosféricos, degradándose y causando mala imagen al propietario.</p> <p>Proponemos que para los trabajos de conexión de la Compañía Distribuidora, cuando se trate de dar suministro a estaciones de recarga, sea de aplicación el RD 29/2021 y se autorice a la Compañía Distribuidora la ejecución de la conexión por Declaración Responsable o mecanismo similar.</p>

Sin respuesta

**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).**

Existen ubicaciones muy ligadas a la movilidad, como puede ser el entorno de carreteras, en las que no hay red eléctrica cercana. En la actualidad, el coste para la conexión de estaciones de recarga a la red de distribución debe ser asumido por completo por el interesado en la instalación de la estación de recarga, lo cual implica inversiones que no tendrían retorno. Sería interesante realizar un plan nacional de electrificación de este tipo de entornos que redundase en la posibilidad de dotar todas las vías con infraestructura suficiente que permita la transición que estamos planteando.

**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).**

Existen algunas compañías distribuidoras que solicitan la redacción de un anteproyecto previo, antes de contestar la solicitud de un nuevo suministro. Mientras que el resto de las compañías distribuidoras no lo hacen así, esto implica la necesidad de incurrir en gastos sin saber si el nuevo suministro solicitado es viable o no, y retrasa el proyecto.

**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).**

Sin respuesta

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

En la actualidad, no existe ninguna fuente oficial y precisa en España sobre los puntos de recarga públicos existentes, su operatividad, sus características principales en términos de tipos de conectores y potencias, su disponibilidad y el precio de la electricidad, salvo las diferentes aplicaciones usadas por los MSP para comercializar sus servicios de recarga. Los puntos de recarga se pueden localizar de forma sencilla e intuitiva, gracias a los navegadores de mapas como Google Maps, pero no son fuentes oficiales y pueden contener errores (como puntos no energizados todavía). Además, no proporcionan información en tiempo real sobre la disponibilidad.

El MITECO está trabajando en un Geoportal donde se incorporaría toda la información sobre localización y características sobre puntos de recarga (en futuro cercano también con información en tiempo real). Es importante que la publicación de este Geoportal no se retrase.

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

El grado de competencia es alto, el mercado de MSPs y CPOs está muy atomizado. Por lo que no se identifica ningún problema al respecto. Cabe señalar que en el mercado participan grandes utilities, fabricantes de automóviles y nuevas compañías especializadas en movilidad eléctrica con fuerte capacidad de inversión.

**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 principal obstáculo es que no todos los vehículos en el mercado tienen las mismas capacidades de carga, por lo que muchos no pueden cargar a la máxima potencia que ofrecen los cargadores. Este es un aspecto que muchos usuarios de vehículo eléctrico desconocen y que puede afectar negativamente en sus expectativas a la hora de cargar. Podría ser adecuado un trabajo conjunto de divulgación, tanto por parte de fabricantes de vehículos como CPO, para cada usuario pueda sacar la máxima potencialidad a su vehículo.

También existe un obstáculo técnico asociado a los conectores, que ha mejorado notablemente con el paso del tiempo, gracias a la normalización de conectores tipo 2 y CCS2.

**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).**

Los costes principales de la instalación suelen ir ligados en primer término a la acometida y así como al término de potencia de los peajes y cargos mientras las horas de utilización de los puntos de recarga públicos son bajas.

Por este motivo, además de las medidas encaminadas a reducir los costes de acceso y conexión anteriormente mencionadas, es necesario prolongar las tarifas reguladas 3.0 TDVE y 6.1 TDVE dedicadas a la recarga pública de vehículo eléctrico más allá de 2025, ya que, todavía no se han cumplido los objetivos de penetración de VE.

Las medidas encaminadas a la reducción de los costes de acceso y conexión se centran en la inclusión de las inversiones necesarias para la electrificación de la demanda en los planes de inversión de las distribuidoras, así como, el desarrollo normativo para poder conectar instalaciones de demanda dentro de instalaciones de generación renovables.

Por último, se podría extender la reducción del Impuesto Eléctrico en la energía utilizada para la recarga de VE, no solo en hogares, sino también en el caso de suministros dedicados al servicio en recarga pública

**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).**

Sin respuesta

**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).**

Los usuarios y potenciales usuarios de vehículos eléctricos suelen tratarse de usuarios previamente digitalizados que están habituados a descargarse aplicaciones y abrir cuentas de diferentes tipos, incluyendo las que permitan el uso de puntos de recarga públicos.

En cualquier caso, personas que no utilizan habitualmente la tecnología asociada a las aplicaciones de los teléfonos pueden encontrar inicialmente alguna dificultad a la hora de acceder por primera vez a una recarga pública. Sin embargo, es una cuestión fácilmente subsanable con los canales de atención telefónica puestos disposición de los usuarios que pueden guiarle durante el proceso de alta y para iniciar su sesión de carga.

Adicionalmente la AFIR contempla que cada vez más estaciones de recarga integren métodos de pago con tarjeta de crédito.

**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).**

La última versión de la AFIR incluye nuevas obligaciones sobre métodos de pago, donde se incorpora el pago directo con tarjetas de crédito, que facilitarán la recarga a usuarios de vehículos eléctricos sin necesidad de tener descargada ninguna aplicación.

**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).**

Hoy en día no hay una fuente que aglutine toda la información sobre precios de diferentes operadores de forma oficial (hay algunos comparadores privados, donde no se confirma la actualización de la información). Por lo que para obtener los precios actualizados es necesario descargar la aplicación de cada CPO o MSP. Sin embargo, el MITECO está trabajando en un Geoportal donde se incorporaría toda la información sobre localización y características sobre puntos de recarga (en futuro cercano también con información en tiempo real). Es importante que la publicación de este Geoportal no se retrase.

Por otro lado debe tenerse en cuenta que la última versión de la AFIR regula la forma en la que se debe presentar el precio.

**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).**

Cada CPO, de acuerdo con la calidad de su red de infraestructura de puntos de recarga, fija las tarifas en un escenario de libre competencia según el valor generado al usuario. El método de pago y la fidelización son parámetros condicionantes a la hora de dar el precio.

**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).**

Cualquier MPS que no disponga de infraestructura propia puede acudir a las plataformas de e-roaming donde los CPOs ponen a disposición de otros agentes su infraestructura bajo unas condiciones determinadas.

**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).**

La interoperabilidad con MSPs globales permite que extranjeros carguen a través de sus aplicaciones habituales en infraestructura de recarga de CPOs españoles. Además muchos MSPs en España vienen de otros países europeos también. Por lo tanto, no deberían encontrarse dificultades adicionales a las señaladas anteriormente.

**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).**

La facilidad de cambio entre diferentes proveedores de energía eléctrica una vez el punto de recarga está ya en funcionamiento es la misma que para cualquier otro usuario. La comercialización de electricidad es un mercado libre donde existe muchas comercializadoras con diferentes tipos de ofertas.

**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).**

Sin respuesta

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