Created	04/09/2023 12:44
¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Usuario o consumidor

Nombre completo (del particular o de la institución representada)	
¿Desea hacer público su nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?	Confidencial

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).	La ubicación de los puntos depende en gran medida de su potencia. Los de carga rápida tienen, por lo general, una mayor utilidad en vías rápidas y estaciones de servicio en los que se pasa poco tiempo mientras que los de carga lenta tienen más sentido en parkings, centros comerciales, hoteles o lugares similares en los que las estancias son más largas.
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).	-

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).	-
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).	No parece adecuado que en redes de carga privadas se impongan normas genéricas que pueden carecer de sentido. Por ejemplo imponer la existencia de determinados conectores de carga (antiguamente se obligaba a usar CHAdeMO), determinadas potencias o la obligatoriedad de datáfono. En redes como la de Tesla o Ionity que está destinada a unos vehículos concretos todas estas normas no tienen sentido y solo ralentizan la instalación. En el ejemplo descrito (no se necesitan conectores como Chademo, no necesitan puntos lentos y no necesitan datáfono ya que el coche se comunica con el punto de carga etc). Igualmente la obligatoriedad de instalar lugares de repostaje de hidrógeno no parece una buena iniciativa. https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-25-2023-INIT/en/pdf El propio mercado irá rellenando la infraestructura con los equipos y potencias necesarias igual que ha sucedido en Noruega sin necesidad de imponer nada.

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).	Resulta injustificado obligar a las estaciones de servicio a instalar puntos de recarga contra su voluntad. Esto solo lleva a tener puntos poco fiables, mal ubicados y mal mantenidos. Ley 7/2021, de 20 de mayo. Hay algo peor que no tener punto de carga, tenerlos y que no funcionen.

7. Valore la regulación, trámites y requisitos para la creación y puesta en funcionamiento de electrolineras en vías interurbanas y para la instalación de puntos de recarga fuera de las estaciones de servicio ya existentes, indicando en particular si a su juicio existen requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas. En su caso, indique si afectan de forma diferente a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga según su potencia (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).	-
8. Valore el conjunto de medidas de apoyo público para la instalación y explotación de puntos de recarga, en particular si considera que pueden plantear algún problema desde el punto de vista de la competencia y si son adecuados los procedimientos, plazos, condiciones, etc. En su caso, indique si, a su juicio, podrían adoptarse mejoras y cuáles serían. Señale si los instrumentos de apoyo público son diferentes en función de la localización, de la potencia u otras características de los puntos (máximo 500 palabras).	-

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).	No se está de acuerdo con las obligaciones de instalación en parkings (Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre) principalmente por los siguientes motivos: 1- La norma obliga a la instalación pero no contempla sanciones por su incumplimiento. Por lo que no sirve de nada. 2-Los plazos de instalación son absolutamente irreales. Literamente no hay suficientes instaladores en España para cumplir con el número de puntos indicados en esa normativa. Una vez más es una ley pensada para la foto pero no ejecutable en el mundo real. 3- De nuevo obligar a propietarios de parkings a instalar puntos de carga no asegura el funcionamiento. Es mejor dejar crecer el sistema de manera orgánica o con incentivos pero no con obligaciones. Las obligaciones suelen generar puntos de carga que no funcionan y solo sirven para cumplir el expediente. Y eso va en detrimento de la credibilidad y usabilidad de la red de carga.
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).	No

11. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).	Insisto una vez más en que obligar a la instalación solo conduce a equipos no mantenidos que no funcionan y que empeoran la experiencia al usuario del VE. Dejemos que el crecimiento sea orgánico. Las redes impuestas están siempre fuera de servicio (Ayuntamientos, Gasolineras, Endesa etc) mientras que las redes que se instalan de manera voluntaria rara vez fallan (Tesla, Ionity, Zunder etc). Es mejor no tener puntos de carga que tener puntos de los que no te puedes fiar. El gran éxito de Tesla e Ionity (a nivel mundial y europeo) es que funcionan siempre y están en zonas bien ubicadas y cuidadas. Es casi imposible llegar a un Supercharger Tesla y no lograr cargar mientras que es casi imposible cargar en un punto impuesto a una gasolinera. Además la sobre regulación penaliza la instalación de dichas redes. Ni Tesla ni Ionity emplean datáfono y dispensan más energía que todas las otras redes combinadas. Los Supercharger llevan 10 años funcionando en todo el planeta sin datáfono con el mayor grado de satisfacción de la industria y ahora pretendemos que la normativa que llega 10 años tarde les obligue a hacer algo que claramente no necesitan.
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).	-

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).	-
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 multitud de puntos de carga instalados esperando permisos durante meses. La normativa debería centrarse en limitar estos plazos imponiendo tiempos máximos en lugar de la obligatoriedad de instalación. En las distribuidoras puede existir conflicto de intereses en el alta del suministro por eso se debe garantizar que dichos intereses no entorpezcan un alta que cumple con los requisitos técnicos adecuadamente.

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).	-

17. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).	
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).	Actualmente es complicado agregar todas las redes de carga. Únicamente las redes privadas de alta calidad (Tesla, Zunder, Ionity, Fastned etc) son fácilmente accesibles desde los vehículos.

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).	-
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).	Un obstáculo es la ubicación de los conectores de carga en los vehículos que provoca lo siguiente: 1- La manguera no llega y directamente no se puede cargar el coche. 2- Es necesario aparcar mal el vehículo para que la manguera llegue lo que bloquea otras plazas o puntos de carga. Sería bueno que la industria llegase a un acuerdo sobre la ubicación de las tomas de carga siendo lo más conveniente para el usuario europeo el lado izquierdo del vehículo preferiblemente en la zona trasera. Este lado es más accesible para el conductor y es la zona más limpia del coche en climatologías complicadas (lluvia, nieve, barro) lo que hace su uso más cómodo y menos propenso a fallar.

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).	Sin ser titular de la infraestructura no se deberían tener derechos sobre ella y solo en caso de que al titular le interese podrá dar acceso a terceros.

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 necesidad de cuentas de usuario es un impedimento si es obligatorio. Todos los puntos deberían disponer de un QR que redireccione a una pasarela de pago (sin cuenta ni registro ni nada) en la que poder iniciar la carga aunque sea en unas condiciones económicas menos favorables que si se tuviera cuenta.
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).	El mejor sistema para el usuario con mucha mucha diferencia es Plug & Charge o sus variantes. El vehículo se comunica con el punto de carga y el proceso se inicia automáticamente. Esto no solo facilita la vida al usuario sino que reduce las esperas. En un punto con Plug & Charge desde que se conecta el coche hasta que comienza a cargar pasan menos de 10s. En un punto activado por aplicación esto son 1-2 minutos suponiendo que se tenga la cuenta y 5-10 minutos si se tiene que crear. En ese tiempo otro vehículo podría haber cargado una autonomía de 100 km. Se debe evitar la obligatoriedad de los datáfonos ya que aumentan el coste y los puntos de fallo. Es mejor QR que lleve directo a pasarela de pago.

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).	La transparencia es adecuada.
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).	La discriminación por medio de pago es adecuada ya que cada uno tiene sus costes asociados. Una carga activada mediante Plug & Charge o pago móvil deberá ser más económica que una activada mediante tarjeta dado el menor coste para el operador en los dos primeros casos.

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).	No
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).	No

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).	No reinventemos la rueda. Principalmente Tesla pero también Ionity, Fastned o Circle-K llevan 10 años desplegando redes de carga muy superiores a lo que pide la administración. Fijémonos en qué les ha funcionado a ellos y no impongamos cosas que ellos no emplean más cuando la satisfacción de sus usuarios (especialmente Tesla) es elevadísima.