

29/09/2023 11:41

Created

Operador de puntos de recarga

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

Barcelona Serveis Municipals, SA

**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><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 de puntos de recarga es un factor crítico en la competitividad dado que influye en la conveniencia, accesibilidad y expectativa de los usuarios.</p> <p>A modo general, la oferta de ubicaciones, la densidad de usuarios que utilicen los puntos, los costes de infraestructura y la comodidad y experiencia del usuario son los aspectos que marcan la diferencia.</p> <p>En Zonas urbanas como Barcelona, las localizaciones son críticas debido a la alta densidad de población y la demanda que en un futuro se espera del vehículo eléctrico. El usuario espera que los puntos de carga habitual estén situados en estacionamientos públicos, oficinas, privados, centros comerciales y áreas residenciales (recarga convencional). Y oportunamente, haya en la vía pública otras oportunidades donde cargar de forma rápida (recarga rápida). Es importante dar visibilidad a las estaciones de carga y que los usuarios y potenciales propietarios de vehículo eléctrico sean conscientes de la expansión de la red de recarga.</p> <p>En vías interurbanas, los puntos de recarga rápida con servicios adicionales como restaurantes o áreas de descanso situados cada cierto número de kilómetros, son esenciales para eliminar la preocupación sobre la capacidad y autonomía del vehículo para llegar a destino para viajes largos.</p> <p>En Áreas Rurales es muy posible que haya menor demanda, pero lo importante es ofrecer puntos de recarga en servicio y confiables, con costes operativos bajos para que cuando sean necesarios puedan utilizar-se.</p> <p>Finalmente, a pesar de la infraestructura de carga de acceso público, si una persona va a adquirir un vehículo eléctrico, especialmente si es BEV, debe disponer de su punto de carga vinculado, ya sea en su vivienda o en el trabajo.</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>Los concursos públicos son mecanismos que ofrecen un marco de transparencia, competencia y accesibilidad en la asignación de recursos públicos. En el caso de Barcelona, se identifican barreras inherentes a estos procesos como son la complejidad y la duración de las propias licitaciones. Para abordar este aspecto, se han adoptado enfoques como la utilización de acuerdos marco, la división en lotes en otros para a su vez fomentar una mayor participación de posibles contratistas y permitir una mayor adaptabilidad a las necesidades específicas de cada proyecto. A modo de mejora, se sugiere una mayor rapidez de implantación a nivel estatal mediante un proceso de contratación vinculado a la recarga del vehículo eléctrico.</p> <p>En lo que respecta a la duración de los contratos, dependen de factores como la ubicación de los puntos de recarga, potencia, necesidad de modificaciones eléctricas... que hacen que el alcance, importe y tiempo de ejecución sea distinto en función del caso.</p>

Se han instalado puntos de recarga rápidos en superficie, puntos de recarga convencional y nuevas estaciones de battery swapping en aparcamientos. La situación varía según la ubicación y la normativa local, por lo que es necesario analizar cada caso en particular. La dificultad habitualmente destaca en:

1. Requisitos técnicos con normativas muy estrictos y costosos.
2. Tiempos de autorizaciones de puesta en servicio demasiado largos. En algunos lugares, se están implementando medidas para simplificar y agilizar el proceso de obtención de licencias para puntos de recarga y promover la transición hacia la movilidad eléctrica.

**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).**

Detectamos los siguientes puntos de mejora:

- Exponer con claridad los procesos de puesta en servicio por parte de la administración en cuanto a licencias u otros comunicados a la administración
- Que los procesos de Declaración Responsable sean igual de efectivos en todas las comunidades
- Los tiempos de puesta en servicio de acometidas son excesivamente largos, y los trabajos empiezan una vez finalizada la instalación. Esto hace que puntos ya instalados y finalizados estén en espera de puesta en servicio y contratación por parte de las compañías eléctricas.

**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).**

Dificultad para la implementación de contadores en fincas de varios usuarios, en casos en los que la comunidad de vecinos no se pone de acuerdo en tener un solo contador para vehículos eléctricos.

Se propone definir un máximo de un contador por edificio y comunidad de vecinos destinado al vehículo eléctrico. Esto obligaría a todos los vecinos a tener una instalación única y comunitaria.

**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).**

**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).**

Las subvenciones MOVES a grandes empresas se encuentran en un rango de financiación de 30-35%. Esta proporción resulta insuficiente para compensar el rendimiento económico de la infraestructura.

Para dichas subvenciones, se requiere la presentación de un presupuesto detallado, memoria técnica que describa los trabajos a realizar. El periodo transcurrido entre la presentación de la solicitud y la resolución de la misma suele ser de al menos seis meses. En el caso de la administración donde hay que realizar procesos de licitación, obliga al promotor de los puntos a realizar inversión sin tener la certeza de recibir ayuda económica, y en consecuencia tener que afrontar la totalidad del importe requerido.

En este contexto, destacar que el periodo que transcurre hasta que se efectúa el pago de las subvenciones es largo. Quizá ayudaría evaluar la posibilidad de que el pago se realice parcialmente por adelantado ya que de este modo aliviaría la carga financiera que implica la inversión de la nueva infraestructura.

Como punto añadido, estas ayudas son especialmente complicadas de solicitar si el beneficiario es una administración pública. En el caso de las empresas privadas, la fecha de inicio de la actuación la fija la signature del contrato, pero para aquellos entes y administraciones sujetos a la LCSP, el inicio de la actuación lo marca la publicación de la licitación. Esto es un agravio muy significativo pues implica presentar candidatura varios meses antes de signar el contrato.

Finalmente, se ha detectado una disonancia entre el discurso de promoción de la sostenibilidad y de la movilidad limpia y eléctrica, y la eficiencia y velocidad de aplicación de las medidas de ayuda prometidas por la administración central. Las ayudas llegan en cuentagotas y a menudo son insuficientes.

<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>Actualmente el plan urbanístico en Barcelona limita a la primera planta los puntos de recarga mayores de 3.6 kW. Esto condiciona de forma importante la instalación de puntos de recarga para flotas que no están situadas en la primera planta i requieren cargas mayores.</p> <p>Dicho de otra manera, normativas como la mencionada tendrán un impacto en la oferta de cargadores por encima de los 3.6kW que podrá ofrecer la ciudad, ya que las plazas en la primera planta son limitadas y muy demandadas en la mayoría de aparcamientos subterráneos. Estos espacios acogen no sólo recarga de VE sino también otros servicios como sharings, distribución de mercaderías, párquines de bicis, lockers, etc.</p> <p>Por otro lado, y como se ha comentado en la pregunta 5, en aparcamientos comunitarios privados hay dificultad para la implementación de contadores en fincas de varios usuarios, cuando la comunidad no se pone de acuerdo en tener un solo contador para vehículos eléctricos. Se propone definir un máximo de un contador por comunidad de vecinos destinado a vehículo eléctrico. Esto obligaría a todos los vecinos a tener una instalación única y comunitaria.</p>
<p><b>10. Valore si, a su juicio, los acuerdos entre agentes privados relacionados con el acceso a ubicaciones para puntos de recarga en espacios privados (hoteles, centros comerciales, estaciones de servicio, etc.) pueden introducir restricciones injustificadas o desproporcionadas que limiten la competencia (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Si la recarga que se ofrece en algunos puntos de carga de ciertos espacios privados (supermercados, centros comerciales...) o públicos en ciertos municipios es gratuita, esto tendrá un impacto negativo sobre el resto de operadores y sobre la competencia de la zona.</p> <p>De forma similar, dentro del tramado urbano cabe diferenciar también los puntos de recarga en la vía pública, en aparcamientos privados de acceso público vinculado a actividades y ocio (centros comerciales, cine, restaurantes, hoteles, puertos náuticos, ...) o en aparcamientos de rotación. Por lo general, en los aparcamientos será necesario pagar el estacionamiento además de la recarga, mientras que en la vía pública o en centros comerciales es frecuente ver que el estacionamiento es gratuito. Esto provoca que el rendimiento económico de los puntos de carga en aparcamientos de rotación sea significativamente inferior al de otros emplazamientos donde el estacionamiento o la propia recarga no se pague.</p>

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

Un punto de extrema importancia es el tema normativo/regulatorio respecto a la implantación de puntos de recarga. En primer lugar, nos encontramos con normativas excesivamente restrictivas que ralentizan, por su complejidad y elevada exigencia, el despliegue de una red de recarga en tiempos razonables. Es un tema de velocidad y competitividad. En segundo lugar, nos encontramos con normativas y regulaciones diferentes y no homogéneas a nivel del territorio nacional. Se requiere pues una homogeneidad transversal en todo el sector que facilite ampliamente su desarrollo y simplifique el bloque normativo regulatorio de los nuevos puntos.

Por otro lado, la seguridad es un punto importante, debe haber equilibrio entre lo requerido y lo que se deba ejecutar sin perder competitividad. No se pretende poner en duda la relevancia de las medidas de seguridad, pero opinamos que debería revisarse las exigencias en algunos casos.

1. Es necesario que se actualicen los planes de emergencia y autoprotección y hacer una formación adecuada a los trabajadores/convivientes de la instalación.
2. Es importante transmitir la importancia de los asesoramientos técnicos con Técnicos competentes para reconocer el estado de medidas contra incendios, analizar cómo debe ser la nueva instalación, realizar y legalizarla en condiciones reglamentarias y de seguridad
3. Para garantizar el servicio y seguridad, es importante disponer de una empresa que realice el mantenimiento periódico de las instalaciones.

Como reflexión final, hay territorios más avanzados en la implantación de una red de recarga que otras partes del país, y las principales ciudades, como es el caso de Barcelona, han instalado una extensa red. Se está empezando a notar un incremento significativo de vehículos eléctricos en aquellos que representan el segundo vehículo de un hogar o los que son cautivos de ciudad, como empresas de distribución de última milla.

De todos modos, el salto a que el vehículo principal del hogar sea de motorización eléctrica no será posible hasta que todo el territorio tenga una buena cobertura de recarga y de oferta, y eso pasa por electrificar no solo las principales vías interurbanas sino todos los municipios y zonas más aisladas del territorio.

**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).**

Consideramos en este punto los siguientes puntos clave:

1. Trámites administrativos y plazos: La conexión a la red eléctrica implica una serie de trámites administrativos y plazos que deben ser gestionados eficientemente. En algunos casos encontramos que la compañía no dispone de equipos suficientes para la ejecución una vez solicitados los permisos (muchas veces retrasa como si lo hubiera solicitado el peticionario cuando no es cierto). De por sí, el proceso es complejo y largo con lo que, si existen problemas de priorización de red, los puntos de recarga sufren importantes retrasos de puesta en servicio
2. Secuencia de trabajos: en ocasiones, los trabajos de la acometida no se inician hasta disponer de la legalización correspondiente a pesar de enviar fotografías de la caja de conexión instalada. Esta secuencia puede resultar ineficiente ya que la instalación debería poder avanzar de manera paralela a la ejecución de los puntos de recarga. Esta práctica por parte de las distribuidoras puede producir demoras innecesarias.
3. Requisitos técnicos y capacidad de red: los requisitos pueden variar y en algunos casos pueden ser demasiado exigentes pudiendo provocar un aumento de costes de infraestructura y dificultar la instalación de puntos de recarga. Es importante garantizar que los requisitos técnicos sean razonables y proporcionales a las necesidades.
4. Comunicación con las distribuidoras: en ocasiones no es el usuario final quien comunica con las distribuidoras y esto conlleva que en algunos casos haya falta de claridad en la comunicación y coordinación entre operadores.
5. Es esencial evaluar y planificar la capacidad de carga necesaria con anticipación para evitar que en áreas con alta demanda de electricidad no exista capacidad suficiente para respaldar la instalación.

Por todo esto, nos preguntamos si las distribuidoras son partícipes del proceso de expansión de la red de recarga y del vehículo eléctrico, y deberían ser actores proactivos.



Es un aspecto desconocido para el peticionario. Debería existir mayor transparencia del estado real de la red por parte de las empresas distribuidoras, para poder valorar este punto.

**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).**

Las empresas comercializadoras tienen una posición privilegiada. Aquellas que entren en la gestión de puntos de recarga, parten de una ventaja competitiva sobre los precios de energía, dado que tienen mucha experiencia en el mercado eléctrico, disponen de capacidad y experiencia para gestionar la complejidad asociada con la adquisición directa y pueden arriesgarse a comprar en mercados de producción directamente, la volatilidad de precios no les impacta de igual modo.

Para el resto de operadores de puntos de recarga, el riesgo, penalizaciones, desconocimiento, volatilidad y requerimientos exigibles, hace que la compra se efectúe a través de empresas comercializadoras.

Dado que la tendencia será que los vehículos eléctricos doten de energía a las redes, cada vez será más importante que los operadores de puntos de recarga tengan más facilidades en este mundo, puedan acceder al mercado con mayores garantías y puedan ser agregadores de demanda.

**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).**

Los costes a sufragar para las empresas que han de realizar una conexión de cierta potencia, deberían ser más transparentes, ágiles y adaptativos para garantizar una transición eficiente para los usuarios que quieran poner un nuevo punto de recarga. Habitualmente colocar acometida en una ubicación más favorable ahorra sustancialmente tiempo y dinero, si existiera una oferta técnica económica más consensuada con las partes implicadas ayudaría a buscar una mejor solución técnica.

**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 diferencias entre diferentes gestores de redes, aunque todas están sujetas a la supervisión y regulación de la CNMC. En general, las diferencias no deberían ser radicales y estar dentro de un marco legal y regulatorio nacional. La mayor dificultad que existe, es la no capacidad de las propias redes para recoger la energía proveniente de vehículo eléctrico, así como la de generar nuevos hubs para alimentar-los. Las potencias que se solicitan para aparcamientos subterráneos, son difíciles de atender.

**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).**

Los aparcamientos podrían actuar como agregadores de red, volcando los excedentes de energía, pero para ello debería adaptarse la nueva normativa incorporando al usuario de vehículo eléctrico y a los propios aparcamientos como nuevos actores en la red.

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

Resulta difícil encontrar la información y asimismo en caso de encontrarse no es fiable ni de calidad.  
Aunque se han realizado avances, existen desafíos que pueden abordarse para mejorar la experiencia de los conductores de vehículo eléctrico.  
- Mapa de puntos de recarga estatal actualizado: No existe un registro estatal que permita tener una visión clara de los puntos de recarga instalados y tipología de los mismos. Existe un proceso normativo en marcha, pero no está implementado y sería de mucha utilidad para tener una visión del estado de puntos de recarga en España.  
  
- Aplicaciones web y garantía de servicio: Aunque los conductores tienen acceso a diferentes aplicaciones y sitios web que ofrecen información sobre la ubicación de los puntos de recarga, en algún caso no disponen de la garantía de servicio, cuando llegan los puntos de recarga no están operativos y sin posible solución alternativa.  
En definitiva, es necesario una única plataforma centralizada que unifique toda la oferta de puntos de carga a nivel estatal, con garantías y actualizado.

**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).**

Fabricación de equipos de recarga: existe competencia significativa entre fabricantes si bien, los costes de los equipos continúan siendo excesivamente caros si se requiere de una gran implantación.

Operadores de redes de recarga: mercado actualmente en crecimiento. En general no dispone de retorno económico suficiente para cubrir inversiones motivo por el cual hay pocos operadores de recarga.

Plataformas de gestión de Recarga: Existen varias plataformas en este sentido y acuerdos de interoperabilidad que facilitan una mayor capilaridad de servicio.

Tarifas y políticas regulatorias: con carácter general la competencia entre operadores existe y es relevante. Sin embargo, la existencia de operadores que ofrecen recarga gratuita perjudica hoy todavía la libre competencia en algunos casos y tiene un impacto directo en el comportamiento de los usuarios.

**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 primer obstáculo técnico que se encuentran los nuevos usuarios de vehículos eléctricos es una complejidad muy amplia en todos los sentidos tanto a nivel informativo como a nivel operativo. No es trivial cargar un vehículo y saber con qué conector es compatible, la cantidad de energía, etc. Hay, por tanto, barreras de entrada importantes a nivel de usabilidad.

El mundo del vehículo eléctrico no es universal. Una vez conoces tu vehículo, en caso de usar otro vehículo eléctrico, debe conocerse ciertas especificaciones técnicas diferentes y propias para poder recargarlo (tipo de conector, modo de carga, ubicación del enchufe, etc.). En cambio, el mundo del combustible tradicional, es mucho más estandarizado.

Además, en función del modelo de VE el enchufe para cargar puede estar en la parte frontal o lateral, por lo que la manguera de carga debería ser suficientemente larga para poder dar servicio a cualquier vehículo pero que quede recogida de tal forma que no cuelguen los cables (p.ej. alguna solución retráctil).

Es necesario una estandarización de los enchufes de mercado como ha ocurrido con los dispositivos electrónicos en Europa.

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

**21. Valore cuáles son los elementos y costes principales para la instalación, puesta en funcionamiento y mantenimiento de los puntos de recarga para vehículo eléctrico, indicando si, a su juicio, algunos suponen una barrera injustificada o desproporcionada para ejercer dicha actividad. En particular, indique si, a su juicio, existen diferencias relevantes en este sentido en función de la localización o potencia de los puntos (máximo 500 palabras).**

La inversión en infraestructura de recarga es muy alta con independencia de la potencia a instalar. Además, los largos periodos de amortización requeridos y los % actuales de vehículos eléctricos provocan que hoy en día no se puedan repercutir los costes reales del servicio a los usuarios, con lo cual son altamente deficitarios.

Más allá de los costes propios de toda nueva instalación, el entorno normativo, la tecnología y los propios protocolos de comunicación hacen que sobretodo los equipos de recarga se conviertan en obsoletos con pocos años de vida sin llegar nunca a amortizarse.

Así mismo, los costes de mantenimiento también son elevados y se requiere personal cualificado para realizar estas tareas que requieren de estándares de seguridad muy elevados

**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 obstáculos son habituales consecuencia de que dos empresas deban integrar los servicios, por una parte, el CPO y por otra parte el EMSP dando cumplimiento a toda la normativa legal. En cualquier caso, no los consideramos injustificados ni desproporcionados.

Las dificultades que conocemos relacionadas con el uso de puntos de recarga operados por varias empresas son razonables, aunque varían en función de la empresa que ofrece el servicio.  
En concreto, existen empresas que solicitan muchos datos tanto en el proceso de registro como durante el uso, y en cambio otras solicitan solo lo imprescindible.

**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).**

En Barcelona los pagos del uso de los puntos de recarga de vehículo eléctrico de la red de carga pública se realizan a través de la plataforma SMOU que integra diferentes servicios de la ciudad. Este sistema es cómodo, fácil de utilizar y seguro, garantizando la privacidad y protección de la información.

Los usuarios pueden acceder a la plataforma SMOU a través de aplicación móvil o un sitio web y el interfaz de usuario está diseñada para que sea intuitiva, lo que simplifica el proceso de inicio de sesión y selección de estación de carga y realización de pagos.

**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).**

Las tarifas y abonos están disponibles en las páginas web de los distintos proveedores de servicio de recarga, por lo que no resulta difícil comparar entre ellas.  
Además, algunas plataformas de visualización de puntos de carga incluyen también el precio del kWh de la recarga.  
Sin embargo, en ocasiones no es sencilla la comparación, puesto que los precios van vinculados a ofertas comerciales, la adquisición de otros servicios, suscripciones.

**25. Valore la transparencia de las tarifas aplicadas en los puntos de recarga, en particular si resulta sencillo comparar entre los precios de diferentes operadores. En su caso, indique cómo se podría mejorar en este aspecto. (máximo 500 palabras).**

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

Nuestra valoración es que las ofertas comerciales tienen el objetivo de fidelizar usuarios y en ningún caso discriminarlos, solo favorecerlos. Y como en todos los sectores, hay empresas que tienen capacidad de hacer ofertas y otras que no. Aun así, existen operadores que compensan las pérdidas del servicio de recarga de VE ofreciendo tarifas mixtas para, además de ofrecer recarga del VE, incluir otros servicios como la luz y gas del domicilio o una tarifa para las placas solares. Esta oferta combinada con varios servicios no es posible si se trata de un operador que se quiera dedicar exclusivamente a la recarga del VE.

**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).**

Los contratos de interoperabilidad se están haciendo cada vez más extensivos facilitando ésta operativa. Los puntos de recarga y softwares asociados están en múltiples idiomas para facilitar su accesibilidad.

**28. Indique si, a su juicio, existen dificultades injustificadas o desproporcionadas para el uso de puntos de recarga por parte de usuarios de vehículos eléctricos procedentes de otros países (máximo 500 palabras).**



**29. En relación con los puntos de recarga de acceso privado, valore la facilidad de cambio entre diferentes proveedores de energía eléctrica una vez el punto de recarga está ya en funcionamiento (máximo 500 palabras).**

Creemos que los usuarios valorarían muy positivamente que a nivel de facturación España se dotara de unos estándares mínimos obligatorios que deberían figurar en todos los tiquetes de recarga para facilitar la comprensión y comparación de los usuarios entre los diferentes servicios. Dotaría de más transparencia y asimismo se reducirían barreras de entrada.

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