

14/09/2023 16:13

Created

Operador de puntos de recarga

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

Nombre completo (del particular o de la institución representada)

Confidencial

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

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).

Existe una clara desigualdad en cuanto a la implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, donde la Comunidad de Madrid y Cataluña concentran aproximadamente la mitad de los puntos de todo el territorio español, tal y como recoge el “Mapa de Infraestructuras de Recarga de Acceso Público en España” elaborado por ANFAC en 2021. A día de hoy, este desorden sigue sin resolverse. Ello hace que todo ciudadano no residente en las Comunidades Autónomas mencionadas sufra el perjuicio de la desigualdad y no disponga de fácil accesibilidad a los puntos de recarga. Es así que no pueda sorprendernos cómo los usuarios de nuevos vehículos hayan optado más por la combustión tradicional de los Objetivos 2030 deseaban y auguraban.

La escasez de puntos de recarga se suma a la dificultad de localización de los mismos como consecuencia a la atomización de plataformas informativas. Cuestión que se podría subsanar en caso de que todas las operadoras hicieran públicas la localización de sus puntos de recarga.

Por otro lado, es importante buscar el equilibrio de la implantación entre puntos de recarga públicos y privados. Sin embargo, vemos cómo la tardanza en oficializar permisos y ayudas espanta a inversores de aquellas regiones con una menor capacidad adquisitiva, representando el anterior un riesgo que no se pueden permitir.

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>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).</p>	<p>Los procedimientos de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública tienen una durabilidad muy larga, pudiendo llegar hasta los tres años de espera en muchas ocasiones. Es importante encontrar una solución para agilizar la obtención de permisos y poner en marcha puntos de recarga baja y media en un máximo de seis meses. Dicha lentitud se puede atribuir particularmente a tres causas:</p> <p>A. Los diferentes niveles de la administración (local, regional y nacional) se solapan a la hora de ejecutar permisos, lo que entorpece el proceso burocrático. Asimismo, cada cual aplica normativas y criterios propios. En otros países de la Unión Europea hemos visto cómo la “Ventanilla Única” ha sido la solución al problema, llevando a cabo la obtención de licencias por unas vías realmente eficientes, gracias a la estandarización.</p> <p>En paralelo a la obtención de permiso del particular, este ha pagado a la distribuidora eléctrica de la zona para que comience la obra de cableado para la instalación. Al circular las redes de distribución por terrenos de dominio público, el ayuntamiento tiene que conceder a la compañía un permiso que puede llegar a alcanzar los tres años de espera. El problema inherente a este proceso, según lo establecido por las autoridades regulatorias y las empresas distribuidoras, radica en que se instalan equipos de carga que no pueden ponerse en funcionamiento hasta que se disponga de la conexión eléctrica necesaria. Esto conlleva el riesgo de que los equipos sufran daños o sean objeto de actos vandálicos durante el período en que no están operativos. Por lo tanto, sería beneficioso explorar la posibilidad de ajustar el proceso para que sea más similar al modelo italiano, en el que no es necesario instalar los cargadores antes de llevar a cabo los trabajos de conexión a la red ni obtener la autorización legal correspondiente.</p> <p>B. El propio Gobierno informó cómo al menos 6.000 de los 8.131 municipios de España no disponen de técnicos de movilidad. Esto hace que los permisos puedan prorrogarse hasta los doce meses. Incluso, ha habido múltiples casos en los que se han otorgado permisos cuando no eran siquiera necesarios.</p> <p>C. Es importante asegurar que las distribuidoras eléctricas en ningún caso podrían dificultar el acceso a los operadores independientes de puntos de recarga eléctrica el acceso a la red. Tanto operadores como distribuidoras somos dos figuras imprescindibles en el camino que tenemos por delante, por lo que es necesario un marco legal y administrativo específico que asegure que trabajamos juntos por un objetivo común.</p>
<p>4. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público. Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).</p>	<p>Por lo general, en estos casos, los desafíos principales suelen estar relacionados con la obtención de permisos, la identificación de los organismos encargados de tramitarlos y la búsqueda de formas para acelerar los procedimientos, así como comprender el orden adecuado para llevar a cabo las gestiones y el seguimiento de los plazos. En este contexto, sería beneficioso simplificar algunos de los procedimientos y consolidarlos en un único punto de atención o "ventanilla" para facilitar el proceso.</p>

Al igual que en el anterior apartado, lo más desafiante en estos casos suele ser la obtención de los permisos, la identificación de los organismos encargados de su tramitación, la agilización de los procedimientos y la comprensión del orden adecuado para gestionarlos y cumplir con los plazos establecidos. En este contexto, sería beneficioso simplificar algunos procesos y centralizarse en una única entidad o punto de atención.

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).

Al igual que ocurre con los permisos y licencias para la instalación y puesta en marcha del punto de recarga, la obtención de ayudas públicas es un proceso muy tedioso para el particular. La complejidad burocrática y el tiempo de espera para recibir la ayuda espanta a potenciales usuarios y acaban optando por vehículos de combustión tradicional.

El Plan Moves III en España ofrece apoyo para la adquisición de vehículos eléctricos y la infraestructura necesaria. No obstante, este programa involucra a múltiples administraciones que no están coordinadas entre sí, lo que puede resultar en retrasos de hasta dos años en la entrega de las ayudas después de la compra. Para abordar esta problemática, la implementación de una "Ventanilla Única" y la estandarización de procesos se presentan como la mejor solución. Es importante destacar que cada Comunidad Autónoma gestiona su propia plataforma de tramitación con notables diferencias entre ellas. Por lo tanto, sería altamente beneficioso para los operadores y beneficiarios que estos procedimientos se lleven a cabo de manera más homogénea y simplificada en todo el país.

El carácter incentivador de MOVES III da a entender que la ayuda se recibe después de haber hecho la inversión, sin embargo, existen varias cuestiones que preocupan al inversor:

- MOVES III finaliza a finales de 2023 y no hay noticias sobre su continuidad en 2024, lo que puede originar una oleada de solicitudes a última hora y complicar aún más el proceso de tramitación de ayudas.
- Los plazos para recibir la ayuda son sumamente largos y en la mayoría de casos alcanzan los 18 meses.
- En función del valor de ciertos elementos, se hace imperativo presentar tres propuestas y respaldar la selección de una de ellas por encima de las demás. En lo que respecta a los equipos de carga rápida de corriente continua, los umbrales son tan reducidos que, prácticamente en un 90% de las ocasiones, es necesario incluir las tres opciones. Esta misma norma se extiende también a la contratación de servicios de instalación, lo que conlleva que la mayoría de los solicitantes busque a instaladores de confianza para que les elaboren un presupuesto ficticio.

Asimismo, en España, en lugar de incentivos fiscales, quienes solicitan ayudas para vehículos eléctricos enfrentan impuestos adicionales. La ayuda del Plan Movies III se considera patrimonio personal y debe declararse en la declaración de impuestos. Esto contrasta con países vecinos como Portugal, donde el IVA de los vehículos eléctricos es deducible y están exentos de impuestos de matriculación.

La directiva europea sobre el Reglamento de Infraestructura de Combustibles Alternativos establece objetivos ambiciosos que para alcanzarlos en plazo habrá que demostrar la capacidad de cumplir con ellos, es crucial incentivar a los particulares. La inversión en vehículos eléctricos debe percibirse como un beneficio potencial a largo plazo, y la administración debe generar confianza al garantizar que la inversión de tiempo, esfuerzo y dinero no conllevará riesgos ni costos adicionales.

<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>La valoración de las regulaciones relacionadas con la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en propiedades privadas, como estaciones de servicio, aparcamientos y edificios no residenciales, es un tema crucial en la promoción de la movilidad sostenible y la transición hacia vehículos eléctricos. Sin embargo, es importante destacar que el proceso de cumplimiento normativo puede resultar complejo y demorado en algunos casos, lo que puede afectar la implementación efectiva de estas infraestructuras.</p> <p>Uno de los desafíos más notables es la burocracia asociada a la apertura de un centro de trabajo en estas localizaciones privadas. Las regulaciones vigentes a menudo requieren una serie de trámites administrativos y permisos que pueden consumir un tiempo considerable antes de que se pueda proceder con la instalación de los puntos de recarga. Estos procedimientos pueden incluir la obtención de licencias y autorizaciones de diversas autoridades locales y regionales.</p> <p>Además, en muchos casos, se exige la presentación de documentación relacionada con la Prevención de Riesgos Laborales (PRL), que puede añadir una capa adicional de complejidad al proceso. Si bien la seguridad es una prioridad indiscutible, las regulaciones actuales podrían beneficiarse de una revisión para determinar si los requisitos de PRL aplicables a la instalación de puntos de recarga son proporcionales a los riesgos involucrados. Esto podría permitir una simplificación de los procedimientos sin comprometer la seguridad.</p> <p>En situaciones en las que se requiera obra civil para la instalación de los puntos de recarga y participen múltiples empresas, surgen desafíos adicionales. La apertura del Centro de Actividades Empresariales (CAE) y la designación de un Coordinador de Seguridad y Salud pueden ser requisitos adicionales que pueden ralentizar el proceso. Esto puede ser especialmente frustrante cuando los trabajos a realizar no involucran actividades en altura, maquinaria pesada o trabajos en tensión, lo que plantea interrogantes sobre la pertinencia de estas exigencias en contextos específicos.</p> <p>En resumen, las regulaciones relacionadas con la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en propiedades privadas desempeñan un papel crucial en la promoción de la movilidad eléctrica. Sin embargo, es importante considerar la simplificación de ciertos procedimientos burocráticos y requisitos de seguridad para agilizar la implementación de estas infraestructuras en casos donde los riesgos asociados son limitados. Esto permitiría acelerar la transición hacia un parque automovilístico más sostenible y promover la adopción de vehículos eléctricos.</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>	

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).

<p>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).</p>	<p>Estas son algunas de las problemáticas:</p> <p>A. Visibilidad de capacidades disponibles: En este aspecto, hemos enfrentado desafíos significativos, especialmente en nuestras interacciones con I-DE. Cuando iniciamos una solicitud de conexión, especificamos la potencia y el nivel de tensión requeridos. Sin embargo, en muchas ocasiones, la distribuidora no proporciona información sobre la disponibilidad de la potencia solicitada. Sería fundamental que la respuesta incluyera una confirmación de la potencia disponible. La falta de esta información conlleva la necesidad de abrir un nuevo expediente con una potencia reducida y cruzar los dedos para que sea adecuada. Además, es importante mencionar que las distribuidoras tienen un plazo de 30 días para responder, y este proceso puede extenderse fácilmente en más de 2 meses. Sin conocer la disponibilidad de potencia, es imposible planificar proyectos de manera eficiente. En este momento, tenemos proyectos con hasta 5 expedientes abiertos y 70 días de espera para obtener una respuesta sobre la potencia disponible.</p> <p>B. Precios de conexión: En el caso de las conexiones en suelo urbanizado e instalaciones de 100kW en BT o 250kW en MT, las compañías deberían aplicar costos de conexión regulados según un "baremo". Sin embargo, esto no siempre se cumple. En algunas ocasiones, las distribuidoras aducen falta de recursos y se niegan a proporcionar la potencia solicitada o requieren que asumamos los costos de adecuación de la red. Las diferencias de costos pueden ser significativas, por ejemplo, entre 1800€ siguiendo el baremo y los 10.000€ que nos han solicitado en un proyecto. Aunque en muchos casos podemos recurrir a Industria para resolver esta situación a nuestro favor, esto implica la pérdida de tiempo y recursos, y puede tensar la relación con las distribuidoras.</p> <p>C. Oferta de instalación: Otra cuestión importante es la oferta de instalación que las distribuidoras deben proporcionar. Deben presentar dos alternativas: una que incluye tasas de conexión y el resto de trabajos a cargo del solicitante (quien debe solicitar un presupuesto a un instalador) y otra que abarca todos los trabajos de conexión hasta el lugar donde se instalará el medidor. En algunos proyectos, las distribuidoras han evitado ofrecer la segunda opción debido a la complejidad de permisos y trabajos requeridos. Además, cuando han ofrecido realizar estos trabajos, los precios a menudo son prohibitivos. Cuando contratamos los trabajos con la distribuidora, están a cargo de controlar los tiempos. Esto es crítico cuando POWY decide ejecutar la extensión de la red y luego cederla a la distribuidora, ya que la empresa de ingeniería debe cumplir con las normas de la distribuidora para evitar rechazos, lo que podría llevar a retrasos y costos adicionales.</p> <p>D. Plazos: Existe una regulación legal que establece plazos para recibir respuestas de las empresas distribuidoras. La normativa establece un plazo de 30 días para cada consulta. Es decir, si pasan 29 días y la distribuidora solicita un documento o aclaración, después de nuestra respuesta, tienen otros 30 días de plazo, y así sucesivamente. Esto puede resultar en demoras significativas en los proyectos y aumentar la incertidumbre.</p>
<p>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).</p>	<p>Entre todos, tenemos un objetivo fijado a cumplir para 2030: alcanzar la matriculación de cinco millones de vehículos eléctricos. Sin embargo, las reglas de acceso y conexión a las redes eléctricas no están debidamente establecidas: se requiere un marco legal que asegure el trabajo coordinado entre operadores de puntos de carga y distribuidoras eléctricas, con el fin de que la petición de puntos de acceso a las distribuidoras dejen de suponer un calvario y se agilicen las respuestas sobre su capacidad de los nudos.</p>

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).

En España, el acceso y la conexión a las redes de electricidad están gestionados por diferentes distribuidoras, cada una de las cuales tiene asignadas regiones geográficas específicas. Esta fragmentación geográfica puede dar lugar a diferencias notables en los procedimientos, requisitos y estándares que los usuarios deben cumplir para conectarse a la red eléctrica. Esto plantea un desafío importante para aquellos que desean llevar a cabo proyectos de instalación eléctrica en varias regiones, ya que deben adaptarse a las condiciones impuestas por diferentes gestores de redes.

Uno de los principales problemas que surgen es la variabilidad en la documentación requerida para la conexión eléctrica. Cada distribuidora puede solicitar documentos específicos y establecer sus propias condiciones, lo que puede resultar en una carga administrativa significativa. Simplificar y unificar los requisitos de documentación sería una medida beneficiosa para agilizar el proceso de conexión y reducir la complejidad para los solicitantes.

Además de la documentación, otra área donde surgen diferencias notables es en los componentes y estándares técnicos utilizados en las instalaciones eléctricas. Las distribuidoras pueden requerir el uso de equipos y materiales específicos, lo que a menudo implica costos adicionales y complicaciones para los usuarios. Esta heterogeneidad en las especificaciones técnicas puede dificultar la estandarización de las instalaciones eléctricas y aumentar la complejidad de la gestión de proyectos.

Una solución viable podría ser la unificación de las condiciones y elementos de instalación para todas las distribuidoras, centrándose principalmente en la capacidad eléctrica requerida. Establecer estándares comunes en términos de equipos, materiales y procedimientos simplificaría considerablemente el proceso de conexión y reduciría la carga administrativa y financiera. Esto no solo agilizaría la implementación de proyectos eléctricos, sino que también fomentaría la inversión y la adopción de tecnologías más sostenibles, al eliminar barreras innecesarias.

En resumen, las diferencias entre diferentes partes del territorio español y entre gestores de redes en cuanto al acceso y conexión a las redes de electricidad pueden ser una fuente de complejidad y obstáculos para quienes desean llevar a cabo proyectos eléctricos. La unificación de condiciones y estándares técnicos podría ser una medida eficaz para simplificar el proceso y promover un entorno más propicio para la inversión y la transición hacia un sistema eléctrico más sostenible.

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

España cuenta actualmente con unos 22.000 puntos de recarga, mientras que la media de uso nacional, es del 4,2% según AEDIVE. Esto nos indica una clara infrautilización de la red de suministro para los coches eléctricos. Este dato nos hace pensar que muchos de esos puntos se sitúan en localizaciones difícilmente accesibles o que se desconoce su localización. Para solventar esta cuestión es necesario que el Gobierno central ponga en marcha cuanto antes la plataforma interactiva donde cualquier usuario podrá localizar todos los puntos de recarga en territorio español. En cualquier caso, subrayamos la importancia de crear una plataforma con alto nivel de usabilidad, de forma que los usuarios se sientan cómodos y motivados para utilizarlo. La constante actualización de las localizaciones es también un imperativo, por lo que se debe establecer un riguroso sistema de seguimiento y evitar desincentivar al usuario. Además, una campaña de comunicación informativa que alerte de este mapa público será una buena forma de salvaguardar el derecho de información.

Finalmente, deberíamos volver a mirar a nuestros vecinos europeos y evidenciar que se requiere de señalización en las carreteras españolas sobre puntos de recarga. La instalación de carteles señalando las distancias hasta los puntos de recarga ayudará a estimular la confianza del consumidor para apostar por vehículos eléctricos.

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).

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).

La falta de estandarización de criterios para el proceso de instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, genera arbitrariedad a la hora de interpretar las normas, dando lugar a una gran confusión sobre los criterios a seguir para la instalación y puesta en marcha de los puntos.

Uno de los ejemplos con los que desde Powy nos hemos encontrado ha sido la Normativa Bomberos de Barcelona:

Esta es una normativa de ámbito local muy estricta respecto al punto de recarga de máxima potencia en los sótanos de los edificios, pues en caso de querer llevar a cabo una instalación de alta potencia, las obras de adecuación son altamente costosas. Entendemos que una Normativa de Bomberos busque poner la seguridad de los ciudadanos por delante, sin embargo, existe la posibilidad de atender a esta cuestión sin imposibilitar la instalación de puntos de recarga. Las normativas de otros municipios están muy alejadas de este nivel de restricción en Barcelona y, por ello, solicitamos que se establezca una estandarización de criterios para el proceso de instalación.

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

22. Valore si existen obstáculos injustificados o desproporcionados para la prestación de servicios de recarga como empresa proveedora de servicios para la movilidad eléctrica (e-Mobility Service Provider, EMSP) sin ser titular de la infraestructura de recarga (máximo 500 palabras).

23. Valore si existen dificultades injustificadas o desproporcionadas relacionadas con el uso de puntos de recarga operados por diferentes empresas respecto, por ejemplo, a la transparencia en condiciones del servicio, necesidad de aplicaciones o cuentas de usuario, etc. (máximo 500 palabras).

24. Valore los procedimientos de pago en los puntos de recarga, en particular si existen obstáculos injustificados o desproporcionados relacionados con la interoperabilidad de los medios de pago. En su caso, indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto (máximo 500 palabras).

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

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

A día de hoy, aquel usuario que quiera acceder a un punto de recarga para su vehículo eléctrico, requiere descargar la aplicación de la operadora de turno, en la gran mayoría de ocasiones. En el caso de Powy, hemos decidido facilitar la experiencia del usuario y establecer un código QR de forma que cada particular pueda elegir su forma de pago desde su dispositivo móvil.

Carece de sentido que todos los usuarios de vehículos eléctricos deban disponer de variedad de aplicaciones móviles y almacenar en ellas sus métodos de pago. Es nuestra obligación como CPO facilitar y agilizar el proceso de recarga y generar así un ecosistema de certidumbre que impulse la apuesta por el vehículo eléctrico. Esto es algo que mejorará la competencia y perspectivas del sector entero.. Así pues, consideramos necesario establecer un nuevo marco legal por el que las operadoras estén obligadas a ofrecer otros métodos de pago universales sin necesidad de descargarse la aplicación de la propia operadora de cada punto de recarga.

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).

Actualmente, los usuarios internacionales sufren las mismas barreras que los nacionales en cuanto a la utilización de los puntos de recarga. Por lo tanto, la repercusión negativa para el usuario internacional es aún mayor, debido a su probable falta de conocimiento sobre las infraestructuras requeridas por el vehículo eléctrico.

Cuando España disponga de un mapa geolocalizador de puntos de recarga, tendrá que hacerse cargo de buscar todas las vías posibles para informar a los visitantes internacionales. Asimismo, la señalización de los puntos de recarga en carretera vuelve a cobrar gran importancia. Por último y al hilo del anterior punto, todas las operadoras deberían ofrecer formas de pago universales y en diferentes idiomas, al margen de la aplicación de la empresa de turno.

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

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

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