

ACCESO A UBICACIONES, INSTALACIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE PUNTOS DE RECARGA

La localización de los puntos de recarga se encuentra sujeta a limitaciones por motivos técnicos y de uso del espacio público, cuestiones que pueden afectar a la competencia.

Este bloque no contempla las cuestiones relativas a los trámites con la empresa distribuidora o transportista (al acceso y conexión a la red) recogidos en el Bloque II.

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).

Sin comentarios.

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).

Desde Repsol hemos participado en varios concursos para la adjudicación de instalación y puesta en funcionamiento, y en muchas ocasiones también explotación, de cargadores para vehículos eléctricos en vía pública.

En general estamos contentos con los procedimientos que siguen las diferentes administraciones para adjudicar estos contratos, creemos que existe suficiente claridad sobre la documentación requerida para que las ofertas sean admitidas, y transparencia a la hora de comunicar las adjudicaciones, puesto que se suelen publicar las actas de las diferentes reuniones que se realizan para la apertura de los sobres, así como los informes de valoración de los diferentes criterios, tanto objetivos como subjetivos.

Consideramos asimismo que el tiempo concedido para preparar las propuestas desde que se publican los pliegos es suficiente, por lo que no tenemos quejas en este sentido.

No obstante, sí existen algunos aspectos que consideramos que son susceptibles de mejora. Son los siguientes:

- El primero, y más importante a nuestro juicio, es el **uso de diferentes plataformas para presentar las ofertas**. En general, las administraciones utilizan la Plataforma de Contratación del Sector Público (PCSP) para realizar los anuncios de las licitaciones, publicar los pliegos y presentar las ofertas; pero hay algunas administraciones –

ayuntamientos o diputaciones forales, por ejemplo– que emplean sus propias plataformas para gestionar las licitaciones. Cada plataforma tiene sus peculiaridades y funciona de forma diferente; esto nos ha causado problemas, y en algún caso concreto, ha propiciado que no hayamos podido presentar nuestra propuesta. Consideramos que es fundamental que todas las administraciones utilicen la PCSP.

- En relación con las dudas que surgen al analizar los pliegos y preparar las propuestas, de nuevo la formulación de preguntas a la administración adjudicadora depende de cuál sea la plataforma utilizada. Sería deseable que todas se realizaran a través de la PCSP.
- También respecto a las preguntas realizadas, a veces echamos en falta más agilidad a la hora de proporcionar las respuestas. En algunos casos hemos tenido que esperar días para recibirlas –aunque no es lo habitual–.
- Por último, la documentación administrativa que exige cada administración es diferente, tanto en los documentos que se solicitan, como en su formato. En algunos casos se piden numerosos documentos, y su preparación exige mucho tiempo.

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).

En relación con los trámites para la obtención de licencias o permisos municipales, **siguen existiendo obstáculos en determinados ayuntamientos a la aplicación de la Ley 20/2013**, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM), motivados por la negativa de dichos ayuntamientos de admitir la declaración responsable para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en sus términos municipales, siendo la declaración responsable el medio establecido de intervención necesario y proporcionado de conformidad con el artículo 17 de la LGUM para regular la instalación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos. Aunque el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables también establece la declaración responsable, siguen las dificultades locales en su implantación.

En relación a la instalación de puntos de recarga en aquellos aplazamientos de vías interurbanas o corredores que están afectados por la normativa de la DG Carreteras, se propone simplificar los procesos y condiciones de instalación para que ésta sea lo más parecida a la instalación en otras localizaciones. En este sentido se propone lo siguiente:

- **Autorización con carácter provisional:** Analizar la posibilidad de autorizar “provisionalmente” las obras para la instalación de los puntos de recarga mientras se resuelve la autorización definitiva, con el compromiso de cumplir con las distancias establecidas por la normativa. Esta autorización provisional sería efectiva desde el momento en que se registre la solicitud de autorización definitiva por parte del solicitante y en ella se acredite que las instalaciones a ejecutar cumplen con la normativa.

En caso de denegación posterior se procedería a retirar el equipo (fácilmente desmontable).

- **Plazos del silencio administrativo negativo:** la Disposición adicional séptima del Reglamento de Carreteras prevé un plazo de 9 meses, con carácter desestimatorio, para las autorizaciones administrativas, El sentido del silencio no puede cambiarse a positivo/estimatorio dado el régimen general que rige al silencio administrativo (artículo 24 de la Ley 39/2015).

Lo que sí podría proponerse es intentar reducir el plazo de 9 meses a 3 meses para el otorgamiento de la autorización, dado que parte de la información a revisar por la administración se ha aligerado o se podría aligerar (zonas de tráfico intenso, títulos de propiedad, o instalaciones desmontables).

- **Vigencia de la autorización ya otorgada para una instalación de recarga eléctrica en posteriores ampliaciones.** Siempre que esté vigente una autorización concedida para una instalación de equipos de recarga, considerar que es válida para una posterior ampliación de la misma siempre que no varíen sustancialmente las condiciones de ejecución. Será aplicable a los casos de instalación de nuevos equipos junto a los ya autorizados y que no requieren nuevos elementos necesarios para la acometida eléctrica (nuevo centro de transformación, centro de seccionamiento, etc.).
- Incorporación de servidumbre de paso necesaria en la autorización ya otorgada para una instalación de recarga eléctrica. La autorización concedida por la DG de Carreteras debería incorporar de oficio las servidumbres de paso requeridas para la instalación en terrenos de titularidad pública estatal de la infraestructura eléctrica necesaria para la puesta en servicio del punto de recarga por parte de la compañía distribuidora.

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).

Sin comentarios.

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).

Sin comentarios.

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).

En relación con los trámites para la obtención de licencias o permisos municipales, y como indicábamos en la pregunta 3, siguen existiendo obstáculos en determinados ayuntamientos a la aplicación de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM), motivados por la negativa de dichos ayuntamientos de admitir la declaración responsable para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en sus términos municipales, siendo la declaración responsable el medio establecido de intervención necesario y proporcionado de conformidad con el artículo 17 de la LGUM para regular la instalación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos.

En caso de **instalación de puntos de recarga en estaciones de servicio ya existentes**, en explotación **y ya debidamente autorizadas** (lo que se denomina “instalación de servicios principal”), consideramos que no es necesario modificar los accesos, ni solicitar autorización para ello conforme a:

Disposición Adicional Primera de la Orden de 16 de diciembre de 1997 (versión consolidada) modificada por la Orden TMA/178/2020, de 19 de febrero, por la que se modifica la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicio.

Los actuales accesos, de los que sus titulares pretendan modificar su uso y/o características, y que consiguientemente se vean afectados por procedimientos de modificación de la autorización de accesos, según lo establecido en el artículo 106 del Reglamento General de Carreteras, deberán ajustarse a lo previsto en el anexo I de esta Orden.

No obstante, cuando se trate de instalar puntos de recarga eléctrica en instalaciones de servicios ya existentes y en explotación debidamente autorizadas, NO será necesario ajustar los accesos existentes a lo previsto en la legislación y normativa técnica aprobadas con posterioridad a dicha autorización, siempre que el nuevo uso de recarga eléctrica vaya asociado al uso principal autorizado y quede acreditado que no se produce una afección negativa significativa a la seguridad viaria y a la adecuada explotación de la carretera.

Así lo incluye también, a sensu contrario, la Orden Circular 4/2021 sobre instrucciones para la elaboración de informes previos en solicitudes de autorización de puntos de recarga de vehículos eléctricos que afecten a la zona de protección de las carreteras del Estado:

“...Igualmente sucederá cuando el punto de recarga no vaya asociado con ninguna instalación principal ya autorizada por no ser de aplicación la mencionada modificación de la Disposición Adicional Primera de la Orden TMA/178/2020, de 19 de febrero. Ambos casos deberán tratarse como una solicitud de autorización de una nueva instalación de servicio”.

En definitiva, conforme a lo anterior, **sería posible justificar que no hace falta tramitar autorización administrativa** para el acceso a la carretera para el punto de recarga porque ya lo tiene la estación de servicio.

Excepción a lo anteriormente dicho sería el caso de que la estación de servicio (“instalación de servicios principal”), donde se pretende instalar el punto de recarga se ubique en un tramo de elevada accidentalidad. En ese caso, la Administración debe comprobar que las instalaciones no se sitúan un tramo de concentración de accidentes. Para agilizar este punto, y evitar esta comprobación a priori, se podría proponer declaración responsable del titular de la instalación principal manifestando que la estación de servicio no se encuentra ubicada en uno de estos tramos, remitiéndose para ello a la relación oficial de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) en la RCE, que figura en la página web del Ministerio: <https://www.mitma.gob.es/carreteras/trafico-velocidades-y-accidentes-mapa-estimacion-y-evolucion/tramos-concentracion-de-accidentes-en-la-rce>

Vigencia de la autorización ya otorgada para una instalación de recarga eléctrica en posteriores ampliaciones. Siempre que esté vigente una autorización concedida para una instalación de equipos de recarga, considerar que es válida para una posterior ampliación de la misma siempre que no varíen sustancialmente las condiciones de ejecución. Será aplicable a los casos de instalación de nuevos equipos junto a los ya autorizados y que no requieren nuevos elementos necesarios para la acometida eléctrica (nuevo centro de transformación, centro de seccionamiento, etc.).

7. Valore la regulación, trámites y requisitos para la creación y puesta en funcionamiento de electrolinerías 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).

En relación con los trámites para la obtención de licencias o permisos municipales, siguen existiendo obstáculos en determinados ayuntamientos a la aplicación de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM), motivados por la negativa de dichos ayuntamientos de admitir la declaración responsable para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en sus términos municipales, siendo la declaración responsable el medio establecido de intervención necesario y proporcionado de conformidad con el artículo 17 de la LGUM para regular la instalación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos.

En relación con los trámites necesarios para la obtención de licencias por parte de la DG Carreteras, se propone lo siguiente:

- **Autorización con carácter provisional:** Analizar la posibilidad de autorizar “provisionalmente” las obras para la instalación de los puntos de recarga mientras se resuelve la autorización definitiva con el compromiso de cumplir con las distancias establecidas por la normativa. Esta autorización provisional sería efectiva desde el momento en que se registre la solicitud de autorización definitiva por parte del solicitante y en ella se acredite que las instalaciones a ejecutar cumplen con la normativa.

En caso de denegación posterior se procedería a retirar el equipo (fácilmente desmontable).

- **Plazos del silencio administrativo negativo:** la Disposición adicional séptima del Reglamento de Carreteras prevé un plazo de 9 meses, con carácter desestimatorio, para las autorizaciones administrativas, El sentido del silencio no puede cambiarse a positivo/estimatorio dado el régimen general que rige al silencio administrativo (artículo 24 de la Ley 39/2015).

Lo que sí podría proponerse es intentar reducir el plazo de 9 meses a 3 meses para el otorgamiento de la autorización, dado que parte de la información a revisar por la administración se ha aligerado o se podría aligerar (zonas de tráfico intenso, títulos de propiedad, o instalaciones desmontables).

- **Vigencia de la autorización ya otorgada para una instalación de recarga eléctrica en posteriores ampliaciones.** Siempre que esté vigente una autorización concedida para una instalación de equipos de recarga, considerar que es válida para una posterior ampliación de la misma siempre que no varíen sustancialmente las condiciones de ejecución. Será aplicable a los casos de instalación de nuevos equipos junto a los ya autorizados y que no requieren nuevos elementos necesarios para la acometida eléctrica (nuevo centro de transformación, centro de seccionamiento, etc.).
- Incorporación de servidumbre de paso necesaria en la autorización ya otorgada para una instalación de recarga eléctrica. La autorización concedida por la DG de Carreteras debería incorporar de oficio las servidumbres de paso requeridas para la instalación en terrenos de titularidad pública estatal de la infraestructura eléctrica necesaria para la puesta en servicio del punto de recarga por parte de la compañía distribuidora

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).

Sin comentarios.

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).

Sin comentarios.

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).

Sin comentarios.

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

Sin comentarios.

SUMINISTRO DE ELECTRICIDAD Y ACCESO A REDES DE DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA.

Para poder suministrar electricidad a los puntos de recarga es necesaria la conexión a la red eléctrica. Este apartado consulta sobre el suministro eléctrico y el acceso a las redes de distribución.

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).

En primer lugar, hacemos referencia a la posibilidad que establece el artículo 14 de la Propuesta de Circular de acceso y conexión de instalaciones de demanda de que los gestores de redes de distribución podrán dar cumplimiento a lo previsto en este artículo mediante una **plataforma gratuita de publicación conjunta**, accesible desde cada una de las plataformas web de los gestores que compartan dicha plataforma. **A nuestro juicio, dicha capacidad potestativa debería sustituirse por una obligación**, atendiendo a dos razones: la primera es la de la simplicidad, la transparencia y la igualdad de condiciones para los usuarios de la misma, que no se verán beneficiados/perjudicados por la mayor o menor diligencia con que cada gestor de red atiende sus obligaciones regulatorias en esta materia, conforme a la naturaleza de monopolio natural de esta actividad, que no permite a los usuarios capacidad de elección; la segunda razón es que supone una evidente eficiencia y economía de escala para el conjunto del sistema eléctrico, que no se ve obligado retribuir innecesariamente *N* plataformas independientes, cuyo fin último es exactamente el mismo salvo por la zona de geográfica de aplicación.

En segundo lugar, estimamos oportuno reconsiderar el plazo de actualización de “*al menos una vez cada tres meses*” para la información sobre la capacidad de acceso de los nudos, plazo injustificadamente largo en comparación con el vigente de un mes para capacidad de acceso de generación¹. **Proponemos** igualarlos, estableciendo del mismo modo **un mes para la actualización de la capacidad de acceso de demanda**.

En tercer lugar, teniendo en cuenta los avances en materia de digitalización de las redes eléctricas ya conseguidos y su necesaria continuidad, consideramos pertinente analizar la posibilidad de poner a disposición de los agentes **información de capacidad de acceso también en redes de baja tensión**.

Indicar de igual modo que las CTE aportadas por las distribuidoras son generalmente incompletas (no se acompañan de ubicaciones) ni son siempre respetadas por ellas mismas solicitando cambios posteriores a lo indicado en estas.

Posteriormente, entendemos que las obras de acometidas en baja tensión con importes reducidos deben tener un plazo máximo de ejecución por parte de las distribuidoras, así como deberían estar amparadas por la declaración responsable del punto de recarga no teniendo que solicitar y esperar una nueva licencia municipal. Los plazos medios que tenemos en esta parte son superiores a los nueve meses habiendo casos superiores a los 2 años.

¹ Circular 1/2021, de 20 de enero, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología y condiciones del acceso y de la conexión a las redes de transporte y distribución de las instalaciones de producción de energía eléctrica.

Además, los plazos de puesta de contador por las distribuidoras son muy elevados. Pese a que el plazo legal son 15 días, los plazos medios suben hasta los 2 meses.

Por último, si bien valoramos positivamente que la/s plataforma/s web permitan al solicitante la posibilidad de realizar **quejas, reclamaciones e incidencias** en relación con los expedientes de los permisos de acceso y conexión a la red de dichas instalaciones, **consideramos esencial que la Propuesta se acompañe de la definición de plazos de respuesta máximos para la atención de dichas comunicaciones entrantes**. Dichas respuestas e incidencias alargan los plazos 2 y 3 meses para resolver cualquier pequeña incidencia en cada ocasión sobre las cuales debería existir algún otro modo de comunicación. Además, al igual que la administración, solicitamos que todos los requerimientos se indiquen de una sola comunicación. Se están registrando 4 y 5 incidencias en diferentes tiempos para 1 sola acometida.

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).

Sin comentarios.

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).

Sin comentarios.

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).

Sin comentarios.

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 comentarios.

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

Sin comentarios.

FUNCIONAMIENTO DEL MERCADO Y PRÁCTICAS COMERCIALES.

Este bloque trata sobre los aspectos generales del funcionamiento del mercado y las prácticas comerciales de las empresas del sector.

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).

Sin comentarios.

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).

Sin comentarios.

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).

Sin comentarios.

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 comentarios.

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 comentarios.

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).

Sin comentarios.

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).

Sin comentarios.

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).

Sin comentarios.

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).

Sin comentarios.

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).

Sin comentarios.

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).

Sin comentarios.

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 comentarios.

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

Incluimos en este apartado, respuesta global a este tercer capítulo en cuatro grandes conceptos:

1) DENEGACIONES DE SOLICITUDES

En la Propuesta de la CNMC de “Circular de acceso y conexión de instalaciones de demanda” del pasado mes de julio, se establecía en el artículo 9 que en **el caso en el que la solicitud de permisos sea denegada por no existir capacidad de acceso** para atender totalmente la potencia solicitada, pero sí exista capacidad para atender un porcentaje superior al 50% de la potencia solicitada, se informará de la potencia máxima admisible que puede ser atendida con garantía de suministro.

Lo considerábamos **positivo** para los problemas actuales, aunque **no entendemos a qué criterio obedece dicha limitación del 50% y proponemos que siempre se informe de la potencia firme máxima disponible**, con independencia de la potencia inicialmente solicitada.

2) PLAZOS DE CONEXIÓN EFECTIVA A LA RED

En relación con el procedimiento de conexión a la red, se deben establecer y definir **plazos máximos vinculantes para la efectiva finalización del proceso de conexión por parte del gestor de red**, por lo que a las actuaciones de su responsabilidad respecta.

Atendiendo a la experiencia particular en lo que se refiere a la conexión de instalaciones de recarga para vehículo eléctrico, la realidad es que los plazos actualmente requeridos para realizar las acometidas correspondientes para llevar a cabo el entronque de las infraestructuras de recarga con la red de distribución resultan inexplicablemente elevados. Actualmente tan solo se han ejecutado alrededor del 35% de las solicitudes realizadas y con un plazo medio de 230 días (aprox. 8 meses), llevando el 65% restante casi 1 año de media pendientes de respuesta de la Distribuidora.

Dado que esta situación supone una barrera insalvable para el ágil y necesario despliegue de la **infraestructura de recarga**, que habilite la consecución de los ambiciosos objetivos de electrificación del transporte ligero en nuestro país, **proponemos que los plazos a establecer para este tipo de activos sean más ajustados que los generales.**

3) PLATAFORMAS WEB DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS EXPEDIENTES

En primer lugar, en la Propuesta de la CNMC de “Circular de acceso y conexión de instalaciones de demanda” del pasado mes de julio, en el artículo 14 se hacía referencia a la posibilidad de que los gestores de redes de distribución podrán dar cumplimiento a lo previsto en ese artículo de la propuesta de Circular, mediante una **plataforma gratuita de publicación conjunta**, accesible desde cada una de las plataformas web de los gestores que compartan dicha plataforma.

A nuestro juicio, dicha capacidad potestativa debería sustituirse por una obligación, atendiendo a dos razones: la primera es la de la simplicidad, la transparencia y la igualdad de condiciones para los usuarios de la misma, que no se verán beneficiados/perjudicados por la mayor o menor diligencia con que cada gestor de red atiende sus obligaciones regulatorias en esta materia, conforme a la naturaleza de monopolio natural de esta actividad, que no permite a los usuarios capacidad de elección; la segunda razón es que supone una evidente eficiencia y economía de escala para el conjunto del sistema eléctrico, que no se ve obligado retribuir innecesariamente plataformas independientes, cuyo fin último es exactamente el mismo salvo por la zona de geográfica de aplicación.

En segundo lugar, y también en la citada propuesta de Circular de CNMC, estimamos oportuno reconsiderar el plazo de actualización de “al menos una vez cada tres meses” para la información sobre la capacidad de acceso de los nudos, plazo injustificadamente largo en comparación con el vigente de un mes para capacidad de acceso de generación, según la Circular 1/2021, de 20 de enero, de la CNMC. **Proponemos** igualarlos, estableciendo del mismo modo **un mes para la actualización de la capacidad de acceso de demanda**.

En tercer lugar, teniendo en cuenta los avances en materia de digitalización de las redes eléctricas ya conseguidos y su necesaria continuidad, consideramos pertinente analizar la posibilidad de poner a disposición de los agentes **información de capacidad de acceso también en redes de baja tensión**.

Por último, si bien valoramos positivamente que la/s plataforma/s web permitan al solicitante la posibilidad de realizar **quejas, reclamaciones e incidencias** en relación con los expedientes de los permisos de acceso y conexión a la red de dichas instalaciones, **consideramos esencial que**, como establece la citada propuesta de Circular de CNMC, **se acompañe de la definición de plazos de respuesta máximos para la atención de dichas comunicaciones entrantes**.

4) NECESIDAD DE FACILITAR LA TRAMITACIÓN DE PERMISOS DE ACCESO Y CONEXIÓN DE INSTALACIONES DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Finalmente, queremos volver a manifestar la ya mencionada necesidad de agilizar y eliminar las actuales barreras a la puesta en operación de infraestructuras de recarga, para lo cual **resultaría de extremada utilidad una modificación del artículo 16 del RD 1183/2020, de 29 de diciembre, ampliando el ámbito subjetivo del actual procedimiento abreviado a las instalaciones de consumo cuyo único objeto sea la prestación de servicios de recarga de vehículos eléctricos**.

ⁱ **El silencio tendrá efecto desestimatorio** en los procedimientos relativos al ejercicio del derecho de petición, a que se refiere el artículo 29 de la Constitución, **aquellos cuya estimación tuviera como consecuencia que se transfirieran al solicitante o a terceros facultades relativas al dominio público o al servicio público**, impliquen el ejercicio de actividades que puedan dañar el medio ambiente y en los procedimientos de responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas. En este caso, las instalaciones de recarga tendrían la consideración de elemento funcional de la carretera (según artículo 55 y 56 del Reglamento de Carreteras), y los terrenos ocupados por las mismas, bienes de dominio público. Por ello, si bien se dice en la normativa de carreteras que las autorizaciones que se otorguen no supondrán “cesión” de dominio público, lo cierto es que hay una afección al dominio público por la instalación de recarga, que imposibilita cambiar el sentido del silencio a positivo.