

Created	25/09/2023 19:29
¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Asociación empresarial

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

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).	
2. Valore el diseño y funcionamiento de los procedimientos administrativos competitivos (como los concursos públicos) para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) e indique si, a su juicio, existen barreras desproporcionadas o injustificadas que dificulten la participación en dichos procedimientos y si existen elementos susceptibles de mejora (por ejemplo, en relación con la facilidad para participar en los procedimientos, la duración de los contratos, la división en lotes, etc.). En su caso, indique si existen diferencias en función de la localización o la potencia de los puntos (máximo 500 palabras).	

3. Valore los procedimientos y condiciones de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) y, en particular, si a su juicio existen requisitos injustificados o desproporcionados para su obtención. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización (vías urbanas, interurbanas etc.) o la potencia de los puntos (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).

4. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público. Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).

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).

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).	El Real Decreto-Ley 29/2021 establecía la obligación de instalar un número determinado de puntos de recarga por cada plaza de aparcamiento en todos los edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con una zona de uso aparcamiento con más de veinte plazas, antes del 1 de enero de 2023. En el caso de los centros y parques comerciales en España según nuestras estimaciones la aplicación de este RDL exigiría contar con casi 16.000 puntos de recarga antes del 1 de enero de 2023, lo que supondría multiplicar por 10 el número de puntos existentes en el momento de aprobación del RDL. De acuerdo al estudio realizado por APRESCO existen importantes cuellos de botellas técnicos y administrativos que provocan que los plazos actuales para la instalación de los puntos de recarga exigidos sean de al menos 15 meses en el mejor de los escenarios y se eleven por encima de los 30 meses en muchos casos. Debido a esta situación, ha resultado imposible cumplir con el plazo establecido por la legislación vigente. A continuación se detallan las fases necesarias para la instalación de los puntos y sus plazos, donde destacan los tramites relacionados con las empresas distribuidoras de electricidad: Fase inicial previa al inicio de los trabajos de instalación - 1 – 4 meses a. Definición del modelo gestión de la infraestructura: Gestión directa / Modelo llave en mano con partner (TESLA, ENDESA X, etc.). - 1 – 4 meses b. Aprobación de la decisión por la comunidad de propietarios Fase de instalación de puntos de recarga – 14 – 30 meses a. Solicitud de punto de conexión a la empresa distribuidora de electricidad y contestación con carta oficial de condiciones – 2 - 3 meses b. Elaboración y presentación del proyecto de acometida a la empresa distribuidora para su aprobación - 2 - 12 meses c. Solicitud y obtención de autorización administrativa previa del Ministerio de Industria (Art. 53 Ley 24/2013) - >2 meses d. Solicitud y obtención de licencias de obras al Ayuntamiento – Declaración responsable e. Acopio de materiales (Puntos recarga, centro transformación, cableado, etc.) y ejecución de las obras – 3 – 7 meses f. Autorizaciones de explotación una vez ejecutadas las obras (Art. 53 Ley 24/2013) y legalización de las autoridades locales -> 3 meses g. Alta del punto de suministro y gestiones de la empresa distribuidora - 1- 3 meses De forma adicional, el Real Decreto-Ley 29/2021, establece que la instalación de los puntos puede hacerse mediante Declaración Responsable, en vez de a través de Licencia de Obras, lo que reduce los plazos, aunque en la práctica nos encontramos con el desconocimientos de muchos técnicos municipales que no aplican este artículo de forma adecuada. A nivel técnico, las estipulaciones de la ITC BT 52 - «Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos», son en líneas generales claras y suficientes, si bien recomendamos que se sometan a periódica revisión, debido a la rápida evolución tecnológica de este tipo de infraestructuras.
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).	De manera general, algunos operadores que implantan los puntos de recarga en los centros comerciales para su explotación por su cuenta y riesgo intentan incluir en los contratos cláusulas de exclusividad, de modo que, si son necesarias ampliaciones posteriores, sólo ellos puedan ser los que tengan derecho a dichas ampliaciones. En cierto modo es entendible ya que son inversiones de un elevado importe, difíciles de rentabilizar en el corto y medio plazo, debido a la baja demanda de carga existente a día de hoy, y además en muchos casos se añade un alto nivel de incertidumbre en cuanto al volumen de negocio que se va a dar. No obstante, habría que analizar si dichas estipulaciones no pudieran afectar a la libre competencia o limitar el acceso de nuevos operadores en el futuro.

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).

Uno de los factores clave y que más problemas y retrasos genera para la instalación y puesta en funcionamiento de los puntos de recarga son los trámites relacionados con las empresas distribuidoras de electricidad. A continuación detallamos todos estos trámites:

- Dado el número de puntos de recarga requeridos y la potencia asociada a los mismos, el primer paso en la mayoría de los casos es la solicitud de punto de conexión a la empresa distribuidora que debe remitir una respuesta especificando si el centro de transformación ya instalado en el centro tiene potencia suficiente y si la red eléctrica de la zona tiene capacidad de distribución suficiente
- En una gran parte de los casos, los centros de transformación eléctrica existentes en los centros comerciales no están dimensionados para hacer frente a las demandas de potencia generadas por la cantidad de puntos de recarga que deberían instalarse según este proyecto de ley. Esto podría implicar la ampliación del centro de transformación existente o la instalación de un centro de transformación adicional.
- De acuerdo con las informaciones aportadas por nuestros asociados, ante la solicitud a las empresas distribuidoras de electricidad de instalación de los puntos de recarga exigidos en el Real Decreto-Ley, en la mayoría de los casos las empresas distribuidoras han transmitido la necesidad de instalar centros de transformación adicionales para cubrir la demanda de potencia extra generada por los nuevos puntos de recarga.

Adicionalmente, en función de la zona se dan situaciones donde se nos transmite que la infraestructura eléctrica existente en la zona donde se ubica el centro no cuenta con capacidad suficiente para prestar la potencia requerida. En el mejor de los escenarios esto requiere de costosas obras de larga duración y en el peor puede hacer imposible la instalación de los puntos.

- Una vez conocidas las necesidades técnicas es necesario elaborar el proyecto de acometida con una ingeniería y presentarlo a la empresa distribuidora para su aprobación, lo que conlleva unos plazos muy elevados que van desde 2 meses en los casos más sencillos hasta los 12 meses.

En base a nuestra experiencia esta subfase es con diferencia la que supone unos plazos más elevados puesto que requiere la realización de un gran número de trámites y de la participación de distintos agentes, principalmente empresas distribuidoras de electricidad

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).	De manera general, consideramos que el sistema para el reparto de capacidad es mejorable, por cuanto las concesiones de potencia se otorgan por orden de solicitud hasta agotar la capacidad disponible y los últimos que lo soliciten podrían verse fuera. Sería recomendable que haya una planificación nacional del incremento de demanda de potencia eléctrica asociada al despliegue de puntos de recarga de vehículo eléctrico, y en consecuencia que se establezcan mecanismos y reglas de concesión de potencia en zonas especialmente estresadas por limitaciones en la producción y/o distribución de energía.
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).	

15. Valore el sistema de reparto de costes de adaptación de la red de distribución eléctrica y los plazos de adaptación de la red (máximo 500 palabras).

16. Valore si, a su juicio, existen diferencias relevantes entre diferentes partes del territorio español o entre diferentes gestores de redes en cuanto al acceso y conexión a las redes de electricidad (máximo 500 palabras).

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

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

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).

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).	En el caso de los centros y parques comerciales, la mayoría de las empresas, dado el perfil de nuestros clientes, y los tiempos medios de permanencia, suelen optar por un mix de puntos de carga rápida/ultrarrápida (normalmente por encima de 50 kW), carga media (22 a 50 kW) y carga lenta (11 kW) en menor medida. Los mayores costes asociados a la instalación de los puntos suelen ser la ejecución del centro de transformación (solemos instalar un CT dedicado en exclusiva con un coste que suele oscilar entre 70.000 y 120.000 €), la red de distribución eléctrica hasta los puntos de carga (importe altamente variable en función de distancias, número de puntos y secciones de cableado), y los puntos de carga propiamente dichos, y en especial los de carga rápida y ultrarrápida que pueden tener precios unitarios de 10.000 – 15.000 €. Por ilustrarlo con un ejemplo orientativo, en un centro donde se hayan de instalar 40 puntos de recarga, si se hace con un mix adecuado, con CT dedicado y buena distribución, el coste del proyecto puede ascender a una horquilla entre 300.000 y 600.000 € dependiendo de múltiples factores. Dado que las obligaciones establecidas en el Real Decreto Ley 29/2021 no establece la obligación de instalar puntos con potencias mínimas, se podría dar la posibilidad que algunos de los sujetos obligados pudieran optar por instalar puntos de velocidad muy lenta (3 kW). En estos casos, se podría evitar la ejecución de un nuevo centro de transformación y se reducirían los costes de cableado y de los propios puntos, aunque desde un punto de vista de servicio al cliente no serían adecuados por los elevados tiempos necesarios para la recarga de los vehículos.
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).

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).	
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).