

Created	29/09/2023 12:59
¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Compañía energética

Nombre completo (del particular o de la institución representada)	IBERDROLA ESPAÑA S.A.U.
¿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).	Las ubicaciones son un factor determinante para el uso de dicha infraestructura. Por ello, la tipología y características de los puntos de recarga (PR) a instalar dependerán del volumen de usuarios que dicha ubicación pueda atraer y del comportamiento de éstos. La oferta se ha de adaptar a lo que los usuarios de cada localización requieran. Por ejemplo, los de mayor potencia cerca de carreteras o accesos a carreteras con mucho tráfico, los de potencia media en sitios de estancia media (restaurantes, aparcamientos, polideportivos, etc.) y los de menor potencia cerca de sitios donde el usuario vaya a estar mucho tiempo (centros de trabajo, centros comerciales, hospitales, aparcamientos, etc.). Por otro lado, existe una diferencia relevante que afecta a la competencia entre PR y estaciones de servicio a la hora de instalarlos en suelo rústico. La regulación actual contempla la instalación de estaciones de servicio en suelo rústico, pero no es así en el caso de los PR, lo que dificulta la tramitación de éstos en este tipo de suelo. Por lo tanto, el Gobierno debería llevar a cabo los cambios regulatorios necesarios para facilitar la instalación de PR en suelo rústico.
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).	Los pliegos en ocasiones no suelen recoger la realidad. Suelen ser rígidos en cuanto a la potencia de los puntos de recarga, selección de ubicaciones, número de ubicaciones y con condiciones fuera de mercado en cuanto a retribuciones y tiempos.

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).	Teniendo en cuenta todo el proceso de autorizaciones, instalación y puesta en marcha de puntos de recarga (PR), los plazos de tramitación y ejecución son totalmente desproporcionados (entre 7 y 22 meses para BT, y entre 15 y 32 para MT), lo que dificulta enormemente el despliegue de PR, y, por lo tanto, la consecución de los objetivos nacionales en materia de movilidad sostenible (p. ej. los 5,5 millones de VE en 2030 de acuerdo con el nuevo borrador de PNIEC enviado a Bruselas; así como los objetivos de instalación de PR que se derivan del Reglamento sobre la Infraestructura para los Combustibles Alternativos, recientemente publicado en el DOUE). Por ello, proponemos lo siguiente: En el artículo 48.5 de la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico se indica que las administraciones públicas competentes no podrán exigir licencia o autorización previa de obras, instalaciones, de funcionamiento o de actividad, de carácter medioambiental ni otras de clase similar o análogas (excepto en edificios de interés cultural) para la instalación de PR; siendo sustituidas por declaraciones responsables (DR). La realidad es que esta medida no está consiguiendo el efecto deseado de reducir el tiempo de instalación, por su alcance limitado (las licencias contempladas únicamente son a nivel de ayuntamiento). Para que fuese una medida efectiva, el Gobierno debería extender el uso de la DR a todas las tramitaciones necesarias, a todos los niveles: • Que la DR sea aplicable para toda la infraestructura eléctrica necesaria (centros de transformación (CT) y de seccionamiento (CS)) y no solo para los PR y equipamiento auxiliar. • Tramitaciones estatales, autonómicas y locales; para PR de cualquier potencia, y en todo tipo de suelos (público, rústico, industrial, etc). • Para todo tipo de organismos: Ministerio de Transporte y de Industria, Confederaciones Hidrográficas, Vías Pecuarias, etc. • Incluyendo las actuaciones llevadas a cabo por los distribuidores para la instalación del PR (acometida, etc). Por otro lado, el artículo 53.1 de la misma Ley, indica que solo se requiere autorización administrativa previa, autorización administrativa de construcción y autorización de explotación para “infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW”. La ambigüedad de si el término “infraestructuras eléctricas” incluye aquellos elementos de la instalación propiedad de la distribuidora (extensión de red, etc), provoca que en diferentes CCAA se estén aplicando criterios diferentes. En particular, en algunos casos los distribuidores están solicitando las autorizaciones mencionadas sin importar la potencia del PR, y en otros casos, solo las están solicitando para PR de potencia superior a 3.000 kW. El Gobierno debería aclarar que “infraestructuras eléctricas” son todos aquellos elementos necesarios para el funcionamiento del PR, incluyendo aquellos que son propiedad del distribuidor, para que en ningún caso deban solicitar las autorizaciones mencionadas para PR de menos de 3.000 kW. También se acortarían considerablemente los plazos de instalación de PR si se estableciese silencio administrativo positivo como norma general para su tramitación.
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).	Ver punto 3.

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).	En la instalación de puntos de recarga de empresas se aplican los mismos criterios que en el caso de despliegue de infraestructura pública. Por ello, las dificultades son las mismas (ver punto 3).
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).	Ver punto 3.

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).	Ver punto 3.
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).	En cada CCAA hay un procedimiento de tramitación diferente, añadiendo complejidad y costes innecesarios al proceso de solicitud de las ayudas. Desde el Gobierno se deberían tomar las medidas necesarias para homogeneizar las solicitudes de ayudas y facilitar su obtención.

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).	
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).	Los acuerdos entre agentes privados están apoyando la creación de red. Los acuerdos a largo plazo entre operadores y propietarios de emplazamiento están permitiendo poder ubicar infraestructura de recarga en lugares estratégicos para los usuarios y rentabilizar la inversión de los operadores. Por lo tanto, los acuerdos entre agentes privados benefician a la competencia y a los consumidores.

11. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).	Adicionalmente a lo ya indicado en los puntos anteriores, el Gobierno debería llevar a cabo las medidas necesarias para resolver los siguientes problemas que actualmente dificulta la instalación de puntos de recarga (PR), y, por lo tanto, afectan a la competencia: • Los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) de muchas localidades no tienen correctamente definida la actividad de “servicio de recarga”, lo que ocasiona numerosos problemas, como por ejemplo no permitir la instalación de un PR en una parcela en la que ya existe otro negocio (como un restaurante), o no permitir la instalación de varios PR (de uno o más operadores) en una misma parcela. • No todos los ayuntamientos aceptan la Declaración Responsable regulada en el artículo 48.5 de la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico (ver punto 3).
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).	Los distribuidores deberían poder beneficiarse de las declaraciones responsables para realmente acortar el tiempo de instalación de la extensión de red; y deberían estar sujetos a la obligación de solicitar autorización administrativa previa, autorización administrativa de construcción y autorización de explotación únicamente para las infraestructuras eléctricas que sean de su alcance de puntos de recarga (PR) de más de 3.000 kW (ver punto 3). Además, los operadores de PR estamos a la espera de que el proceso de acceso y conexión a las redes se agilice con la futura Circular por la que se establece la metodología de acceso y conexión a las instalaciones de demanda, con la que se esperan mejoras como: • Mejorar la comunicación con los técnicos de las DSO, de forma que sea más fluida, rápida y personalizada. Control de tiempos de respuesta y de calidad de la respuesta. • Mejora a la hora de ofrecer información de la capacidad de potencia en el punto solicitado evitando procesos iterativos de solicitud. • Confirmación de ubicación del punto de suministro. • Detallar la documentación a solicitar expresamente evitando diferencias entre áreas regionales y/o distribuidoras. • Detallar la tramitación de las extensiones de red. Otras medidas que agilizarían el acceso y conexión: • Que se permita comenzar tramitaciones de permisos de obra en el momento de pagar la carta de condiciones técnico-económicas (CCTE). Se propone como mejora normativa para recortar tiempos que se permita empezar las obras de los DSO aunque no se haya acabado/empezado la obra del solicitante descontándolo del pago realizado en caso de anulación del expediente. • Agilizar los trámites de firma de servidumbres de paso y ocupación del suelo. • Posibilitar conexiones y energización sin esperar la APM (Acta de Puesta en Marcha). • Formación de las subcontratas de forma que no cambien la forma de interpretar las normas internas o legislación aplicable. • Posibilidad de oficializar reclamaciones en cada expediente de forma que vayan directamente a la CNMC. • Que se prioricen las solicitudes de acceso y conexión para PR.

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).

No se observa ningún elemento discriminatorio a nivel de mercado en la compra de energía. El mercado español dispone de multitud de ofertas por parte de comercializadores y también permite la compra directa en mercado.
Respecto a participar en los mecanismos de flexibilidad de mercado, a día de hoy estos mecanismos no están todavía desarrollados por lo que se desconoce sus implicaciones técnicas o económicas. En todo caso, de aplicarse estos mecanismos supondría una limitación a la disponibilidad de la infraestructura de recarga, en perjuicio de sus usuarios.

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).

En España el acceso y conexión es un proceso regulado en el que la normativa define con gran detalle las obligaciones que atañen a los gestores de redes. No existen, por tanto, diferencias sustanciales entre la operativa de los gestores de redes, más allá de ocasionales diferencias de interpretación de la norma que, cuando suceden, son habitualmente resueltas mediante consultas a la CNMC o Ministerio, en su caso.

Las diferencias geográficas y demográficas entre diferentes regiones de España pueden influir en la necesidad y la demanda de infraestructura de carga para vehículos eléctricos. Las áreas urbanas densamente pobladas pueden requerir una mayor concentración de puntos de recarga, mientras que las zonas rurales pueden tener necesidades distintas. Además, las regulaciones locales y las políticas de promoción de la movilidad eléctrica pueden variar entre comunidades autónomas.

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).

La información de los puntos de recarga aparece detallada en las APP de cada uno de los proveedores. En ellas se da la información necesaria (precio, estado de la recarga, disponibilidad,...) para que el usuario pueda planificar su viaje y sus servicios de recarga. Además, en la actualidad se está trabajando con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para poner en servicio el mapa nacional de infraestructura de recarga de acceso público, a través del Punto de Acceso Nacional de información de tráfico en tiempo real gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, en cumplimiento del artículo 15 de la Ley 7/2021.

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).	Se trata de un segmento en plena expansión y con un alto grado de competencia en el que se han introducido tanto empresas de varios sectores (energéticas, petroleras, fabricantes de coches, etc), como nuevas start-ups tecnológicas.
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).	A día de hoy se está desplegando red de infraestructura de alta potencia que todos los vehículos pueden utilizar. La Unión Europea ha normalizado los conectores, estandarizando el “tipo 1” para recarga lenta en corriente alterna y el “combo – CCS” para la recarga rápida en corriente continua. Todos los coches nuevos y los cargadores utilizan estos conectores. En relación con la potencia de carga, hay que señalar que se están desplegando puntos de recarga de elevada de potencia, en el rango de 150-350 kW, cuando la realidad es que la mayoría de los coches solo son capaces de cargar en el rango de 50 – 150 kW. Esto no supone un problema de utilización, ya que el servicio se presta a la potencia que es capaz de admitir el coche, y supone adelantarse a las nuevas tecnologías de los fabricantes que permitan incrementar la potencia de carga en el futuro.

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).	Los principales costes durante la fase de la instalación son los costes del proyecto, el coste del propio equipo, los costes de instalación, los costes de gestión y prevención durante la obra y los trabajos de extensión de red. Estos últimos son los más variables y difíciles de anticipar a la hora de establecer el proyecto y por tanto los que pueden delimitar la viabilidad técnico-económica del proyecto. Durante el funcionamiento del equipo los principales que se soportan son los costes de mantenimiento y energía, los cuales con la baja utilización que aún tienen los PR son bastante elevados y por tanto se han de establecer proyectos a largo plazo para poder rentabilizar la inversión.
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 EMSP disponen de plataforma de interoperabilidad en las que poder acceder a la infraestructura de terceros a la vez que poder establecer acuerdos bilaterales con los operadores.

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).	No se han observado dificultades al respecto. Cada operador en su respectiva oferta (mediante APP u otro medio) indica el precio de la recarga y las condiciones del servicio.
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).	A día de hoy, el usuario dispone de varios métodos y formas de pago ofrecidos por los EMSP. La oferta incluye desde tarjetas monederos, pagos ad hoc, pagos domiciliados,... y gracias a las plataformas de interoperabilidad y acuerdos bilaterales la posibilidad de poder a su vez emplear los métodos de pago habituales en otros países y otros operadores. La forma más habitual es el pago con la propia APP del operador o de la APP de otro operador con el que tenga un acuerdo de interoperabilidad. Para ello, solo es necesario disponer de un móvil y de una tarjeta de crédito, lo que está al alcance del 100% de los usuarios de coches eléctricos.

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).	Los precios establecidos en los PR siguen un patrón en el que se establecen tres tipologías de precio (coste fijo, precio por tiempo y precio por potencia) y todos los operadores combinan estas tipologías para configurar su producto. Se trata de un procedimiento estandarizado por todo el territorio nacional e internacional.
26. Explique y valore las estrategias de discriminación en tarifas o condiciones del servicio según el medio de pago, app o plataforma empleado por el usuario (máximo 500 palabras).	La discriminación en tarifas se realiza generalmente por potencias, a mayor potencia, mayor precio. Este posicionamiento tiene sentido desde un punto de vista de negocio teniendo en cuenta el incremento del coste tanto de la infraestructura como de la energía. También tiene sentido desde el punto del usuario, ya que, a mayor potencia, menor tiempo de recarga, y por tanto mayor comodidad.

27. Valore si las estrategias comerciales de los proveedores de servicios de recarga eléctrica pueden contener elementos que supongan una barrera desproporcionada o injustificada a la competencia, tanto en el caso de la recarga en puntos de acceso público como para los puntos de acceso privado situados en hogares, centros de trabajo, etc. (máximo 500 palabras).	No se observa ninguna barrera en esta actividad.
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).	Con un registro en la APP del operador del punto o con un EMSP conectado por interoperabilidad con los CPOs locales, es factible que los extranjeros efectúen sus recargas en la infraestructura local mediante recarga puntual.

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).	A día de hoy, los PR no están vinculados con contratos de energía, por lo que el cambio es automático como en cualquier plan de electricidad.
30. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).	