16 MEDIDAS PARA IMPULSAR EL DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA ELÉCTRICA DE ACCESO PÚBLICO EN ESPAÑA

DOCUMENTOS DE POSICIÓN ANFAC

Índice

1. RESUMEN EJECUTIVO 2

MEDIDAS DE CARÁCTER INSTITUCIONAL 4

MEDIDAS PARA LA ELIMINACIÓN DE BARRERAS REGULATORIAS Y ADAPTACIÓN DEL MARCO JURÍDICO ACTUAL 4

MEDIDAS DE IMPULSO ECONÓMICO 4

MEDIDAS DE LIBERALIZACIÓN Y PROTECCIÓN A CONSUMIDORES 4

2. MERCADO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y SUS PROYECCIONES HASTA 2030 6

SITUACIÓN DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN ESPAÑA 6

PROYECCIONES DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO A 2030 10

3. RED DE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO 11

TIPOLOGÍAS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS 11

SITUACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO 12

4. MEDIDAS DE IMPULSO AL DESPLIEGUE DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO 14

MEDIDAS DE CARÁCTER INSTITUCIONAL 15

MEDIDAS PARA LA ELIMINACIÓN DE BARRERAS REGULATORIAS Y ADAPTACIÓN DEL MARCO JURÍDICO ACTUAL 20

MEDIDAS DE IMPULSO ECONÓMICO 24

MEDIDAS DE LIBERALIZACIÓN Y PROTECCIÓN A CONSUMIDORES 26

5. GOBERNANZA DEL DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA PÚBLICA 29

CREACIÓN DE UN COMITÉ DE COORDINACIÓN DEL DESPLIEGUE DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO 29

CREACIÓN DE UNA AGENCIA ESTATAL PARA EL DESPLIEGUE DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO 29

CREACIÓN DE UN CONSEJO ASESOR DE ALTO NIVEL CON EL OBJETIVO DE IMPULSAR EL DESPLIEGUE DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO 30

6. CONCLUSIONES 31

7. ANEXO I - DEFINICIONES 32

1. RESUMEN EJECUTIVO

La descarbonización del transporte y los objetivos de neutralidad climática para 2050 han pasado de ser un desiderátum para convertirse en un objetivo real, plausible y compartido para todos los sectores y administraciones. Y el sector español de la automoción, plenamente comprometidos con ello, está haciendo un esfuerzo importantísimo, tanto en términos de inversión como en innovación y tecnología, para conseguirlo. No en vano, la oferta comercial de vehículos eléctricos (puros e híbridos enchufables) crece exponencialmente, con cerca de 200 modelos ya en el mercado.

Sin embargo, este esfuerzo ha de ser compartido. De nada sirve tener modelos en los concesionarios si el entorno no acompaña a su despliegue. El cumplimiento de los objetivos necesita de una apuesta decidida por parte de los poderes públicos y del ecosistema de la movilidad al completo. La actual evolución del parque de vehículos eléctricos muestra que, sin esta colaboración y apoyo, no es posible alcanzar la meta.

Del mismo modo que la propia Comisión Europea reconoce que el marco político actual de la Unión Europea no permite, por sí solo, alcanzar los objetivos previstos ni cumplir los compromisos en el marco del Acuerdo de Paris, tampoco el marco legislativo nacional y las medidas de fomento del vehículo eléctrico resultan suficientes para una progresiva transición al vehículo eléctrico que permita cumplir los compromisos asumidos por nuestro país de reducción de emisiones a 2030 y 2050 en el ámbito del transporte terrestre.

Los estudios del sector al respecto de la intención de compra y las ventas de vehículos eléctricos muestran que las barreras de entrada principales son dos: el acceso o la compra misma de estos vehículos y la dificultad de uso. Ambas interactúan recíprocamente, como un círculo vicioso, como elementos disuasorios para la adquisición, haciendo menos eficaces los esfuerzos de las empresas del sector.

La objeción de acceso al vehículo eléctrico está basada en el diferencial de precio. De este modo, **resulta imprescindible incentivar al consumidor mediante ayudas directas a la compra** de vehículo eléctrico. Para ser eficaces, esas medidas deben ser suficientes en cuantía y eficientes en su diseño, y obviamente coherentes con el objetivo y con la coyuntura económica.

Las objeciones al respecto del uso están principalmente relacionadas con la disponibilidad de **infraestructura, el tiempo de recarga y la autonomía del vehículo eléctrico. Es imprescindible, en este sentido, que la infraestructura permita recargar en uso urbano y también en interurbano**. Los consumidores consideran que su principal obstáculo real es la recarga, sobre todo, en larga distancia o en uso interurbano. Así, **resulta imprescindible que los poderes públicos eliminen las barreras regulatorias, económicas y de mercado existentes para el despliegue de las infraestructuras de recarga** incentivando, en mayor medida, la recarga en distancia o de alta potencia[1]. Las infraestructuras por debajo de esta potencia suponen tiempos de recarga superiores a los 40 minutos, lo que aumenta

1 Aunque la Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos define punto de recarga de alta potencia como aquel que permite la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico con una potencia superior a 22 kW, para permitir la carga en tiempos razonables debe considerarse alta potencia aquellos puntos de recarga con potencias superiores a 150 kW siendo deseable la potenciación de los puntos con potencias superiores a 250 kW, especialmente en entorno interurbano. Por ello, en el documento se recogen medidas específicas para puntos de recarga con potencias superiores a 250 kW.

las renuencias del consumidor y actúa como barrera, cuando ya hay tecnología e infraestructura disponible en el mercado que acerca los tiempos de recarga de un eléctrico a los de los vehículos de combustión interna.

El desarrollo del vehículo eléctrico, tanto ligero como pesado, está pues condicionado a la disponibilidad de una red de puntos de recarga eléctrica de acceso público en número, capilaridad y características suficiente a lo largo del territorio nacional para permitir la movilidad de estos vehículos y que pueda ser de uso generalizado.

Resulta imprescindible, por tanto, dotar a nuestro país, de **una red de recarga de acceso público suficientemente desarrollada, que permita asimilar la recarga del vehículo eléctrico, en tiempos y capilaridad, al repostaje tradicional del vehículo de combustión.**

MEDIDAS PROPUESTAS Y METODOLOGÍA EMPLEADA

ANFAC, en representación de los fabricantes de automóviles y camiones, recoge en este documento sus **propuestas orientadoras para la mejor actuación de los poderes públicos y el desarrollo de la colaboración público-privada en la consecución de los objetivos comunes de reducción de emisiones de CO_2 contemplados en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima a 2030 (PNIEC)[2].**

La metodología empleada en el siguiente trabajo parte de un análisis actual del parque de vehículos eléctricos y la proyección de dicho parque a 2030, desglosada anualmente.

Asimismo, se realiza un análisis de la infraestructura de recarga existente, distinguiendo por potencias. Este análisis se completa aplicándose a las proyecciones de ventas, con posterioridad, el criterio de correlación aceptado entre parque y necesidades de infraestructura de recarga, lo que nos arroja el resultado de la red infraestructura de recarga idónea, llevándonos a la fijación de objetivos de despliegue de la infraestructura de recarga.

Sobre la base de estos objetivos, el documento propone **16 medidas concretas**, dirigidas a impulsar la transición del vehículo de combustión interna al vehículo eléctrico a través del desarrollo de la infraestructura de recarga pública necesaria. Así, se distinguen en cuatro grupos: **medidas de carácter institucional**, **medidas dirigidas a eliminar las barreras regulatorias**, **medidas de tipo económico dirigidas a incentivar la instalación y operación de los puntos de recarga de acceso público** y **medidas de liberalización y protección a los consumidores.**

[2] Plan Nacional Integrado de Energía y Clima a 2030
https://www.miteco.gob.es/images/es/pnieccompleto_tcm30-508410.pdf

MEDIDAS DE CARÁCTER INSTITUCIONAL

- **MEDIDA 1.** Aprobación de objetivos vinculantes de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público calendarizado por años y potencias a lo largo de todo el territorio nacional.
- **MEDIDA 2.** Reconocimiento de interés estratégico nacional para proyectos de despliegue de infraestructuras de recarga de acceso público de alta potencia (+250 kW).
- **MEDIDA 3.** Actuaciones para incrementar el número de puntos de recarga de acceso público interurbana a corto plazo.

MEDIDAS PARA LA ELIMINACIÓN DE BARRERAS REGULATORIAS Y ADAPTACIÓN DEL MARCO JURÍDICO ACTUAL

- **MEDIDA 4.** Desarrollo complementario o adicional a la declaración de utilidad pública (+250 kW).
- **MEDIDA 5.** Incentivación del despliegue en autopistas y autovías de la Red General de Carreteras del Estado (o en otros centros de interés designados por las Administraciones Públicas).
- **MEDIDA 6.** Transparencia de la capacidad de consumo de la red de distribución.
- **MEDIDA 7.** Recomendaciones para que las entidades locales puedan desarrollar o simplificar el marco regulatorio para el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público.
- **MEDIDA 8.** Fomento de la infraestructura de recarga inteligente de los vehículos eléctricos en los aparcamientos de los edificios.

MEDIDAS DE IMPULSO ECONÓMICO

- **MEDIDA 9.** Ayudas a la implantación de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.
- **MEDIDA 10.** Exención/tipo impositivo reducido (temporal) del Impuesto Especial sobre Electricidad.
- **MEDIDA 11.** Exención de aplicación de cargos a la electricidad destinada a su uso como carburante en puntos de recarga pública (+250 kW).
- **MEDIDA 12.** Inclusión de los proyectos de reforzamiento de red necesarios para la instalación de los puntos de recarga de vehículos eléctricos de alta potencia (+250kW) en los planes de inversiones anuales y plurianuales de las distribuidoras eléctricas.

MEDIDAS DE LIBERALIZACIÓN Y PROTECCIÓN A CONSUMIDORES

- **MEDIDA 13.** Registro de puntos de recarga de acceso público.
- **MEDIDA 14.** Interoperabilidad para el pago en los puntos de recarga de acceso público.
- **MEDIDA 15.** Transparencia de costes en la factura del sistema de remuneración de la energía para evitar riesgos de arbitraje de precios.
- **MEDIDA 16.** Mantenimiento de los puntos de recarga de acceso público y aseguramiento de la operación.

ANFAC avanza, con este documento, en su objetivo de desarrollar su Plan Automoción 2020-40 a través de actuaciones concretas y actualizadas. La meta de la estrategia plasmada en este documento es, sin duda, desarrollar un modelo de descarbonización que cumpla el objetivo de reducción de emisiones fijado en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima a 2030 y 2050, pero lo haga manteniendo el empleo, producción y riqueza de un sector clave para la economía española, ahora y a futuro.

Estas 16 propuestas se traducen así en propuestas específicas a los poderes públicos para que el esfuerzo comercial, inversor y tecnológico que están realizando los fabricantes y empresas del sector se vea efectivamente apoyado por un marco regulatorio público acorde. A través de este análisis y esta propuesta de mejora, ANFAC muestra, una vez más, su compromiso activo con la descarbonización y cambio tecnológico, con propuestas constructivas y transparentes.

2. MERCADO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y SUS PROYECCIONES HASTA 2030

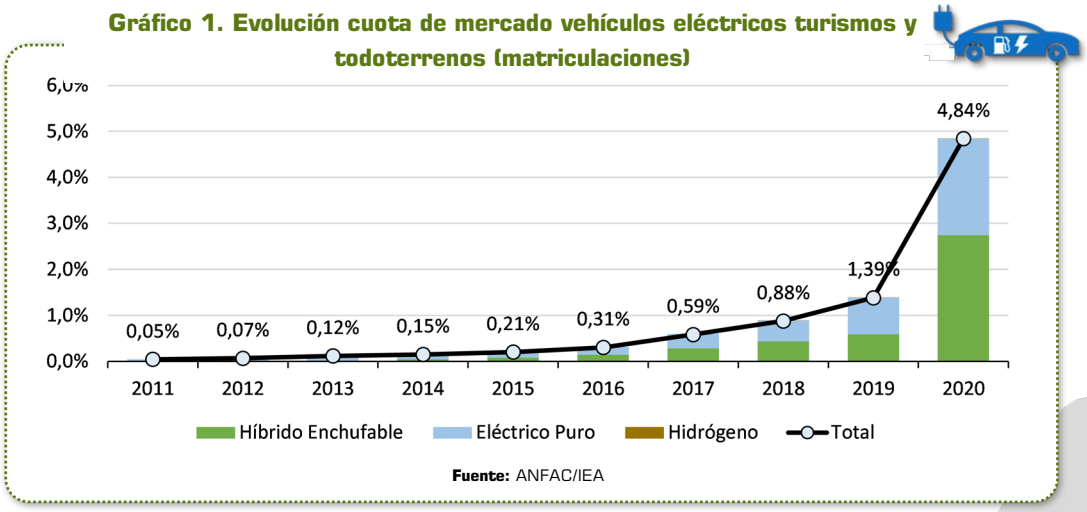
2.1 SITUACIÓN DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN ESPAÑA

La evolución del mercado de vehículos eléctricos (eléctricos de batería, híbridos enchufables y de pila de combustible) en España ha venido siguiendo una tendencia positiva desde 2011, con un crecimiento relativo importante en los últimos años. Sin embargo, este crecimiento no ha permitido alcanzar todavía cuotas de mercado significativas para un país como España. Concretamente, si se analiza el mercado de estos vehículos por segmentos se obtienen los siguientes datos:

- **Turismos y todoterrenos**

En 2011, estos vehículos representaban el 0,05% del mercado mientras que en 2020 se alcanzó una cuota del 4,8%, un crecimiento muy importante pero insuficiente al representar tan sólo el 0,2% del parque circulante con un volumen de 46.299 unidades según datos de cierre de parque en 2019.

Gráfico 1. Evolución cuota de mercado vehículos eléctricos turismos y todoterrenos (matriculaciones)



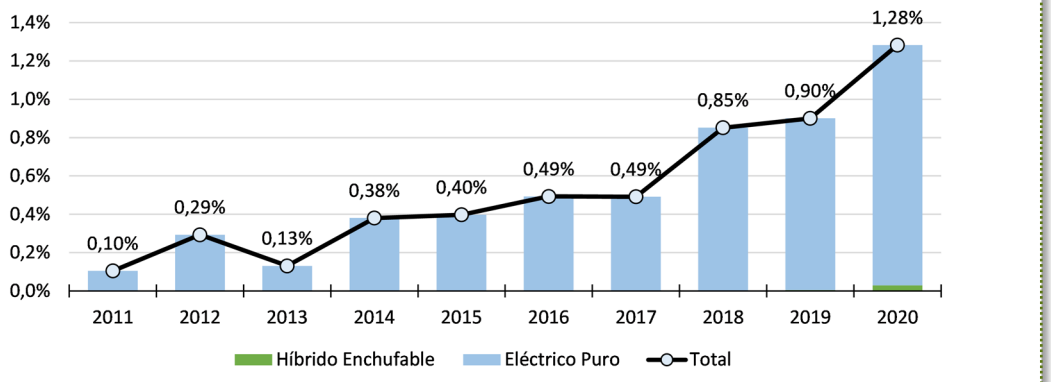
Fuente: ANFAC/IEA

> ***La cuota de vehículo eléctrico se sitúa en el 4,8%, muy por debajo del 7,2% de la media europea y no acorde con los compromisos de neutralidad climática adquiridos. Representa, en la actualidad, tan sólo un 0,2% del parque circulante***

Situación de los vehículos comerciales

En el mercado de vehículos comerciales la cuota de eléctricos es sensiblemente más baja que en la de turismos, registrándose una evolución menos acusada. Así, si bien el año 2019 cerró con un 0,9% de cuota, en 2020 se situó en el 1,3%. Las principales barreras siguen siendo, además de la ausencia de infraestructura de recarga, el precio, las limitaciones de espacio/carga, una oferta comercial que no cubre, aunque avanza rápido, todas las necesidades del transporte (p.e. transporte frigorífico) y los tiempos de recarga.

Gráfico 2. Evolución de la cuota de mercado vehículos comerciales eléctricos (matriculaciones) comerciales eléctricos



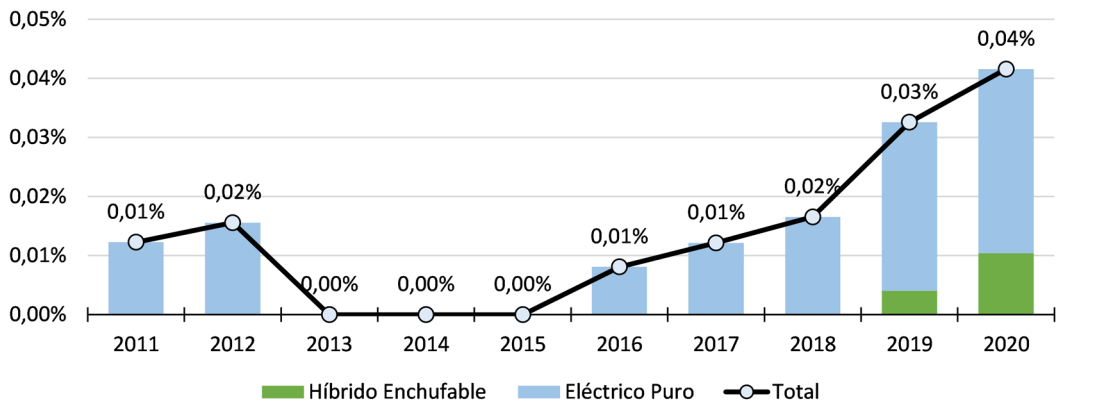
Fuente: ANFAC/IEA

La cuota de mercado de los vehículos comerciales eléctricos no llega, en la actualidad, al 1,3% y está compuesta fundamentalmente por vehículos eléctricos puros. Representa, a día de hoy, un 0,2 % del parque circulante con 7.268 unidades

Situación de los vehículos industriales

Si bien la oferta comercial en estos segmentos comienza a estar presente, con foco en las gamas medias para distribución urbana de mercancías, las barreras asociadas al uso, coste y recarga de estos vehículos hace que la solución tecnológica para todos los usos, especialmente en los segmentos más pesados y para la larga distancia no esté tan madura. De hecho, otras tecnologías como la pila de combustible (hidrógeno) van a formar parte de la solución a futuro. En cualquier caso, en la actualidad, la cuota de vehículos industriales eléctricos es residual situándose en 2020 en el 0,04%.

Gráfico 3. Evolución del mercado de vehículos industriales eléctricos



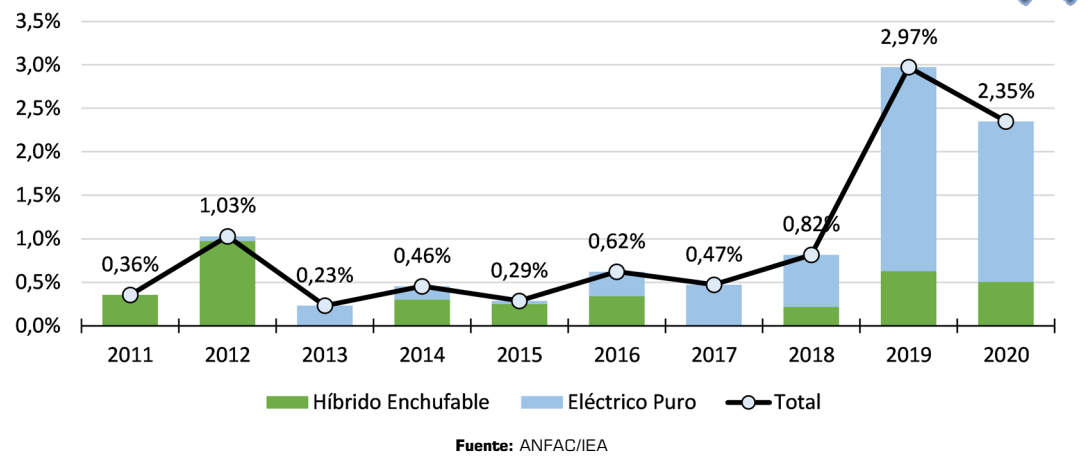
Fuente: ANFAC/IEA

El segmento industrial presenta una penetración de vehículos eléctricos muy residual con un 0,04%, representando un 0,1 % de parque circulantes con 43 unidades.

▪ Situación de los autobuses y autocares

El sector del transporte de pasajeros es el segundo mayor en cuota de mercado de los vehículos eléctricos, aunque su volumen dentro del parque todavía es poco significativo. Cabe destacar que entre 2018 y 2019, **el mercado de autobuses eléctricos creció de manera muy importante, pasando de ser el 0,8% de ese mercado al 3%.** En 2020 la cuota de autobuses eléctricos si situó en el 2,3%, apreciándose un estancamiento motivado por la situación excepcional de la pandemia, con un impacto importante en este segmento.

Gráfico 4. Evolución de la cuota de mercado de autobuses eléctricos (matriculaciones)



Fuente: ANFAC/IEA

El sector del transporte de pasajeros es el segundo mayor en cuota de mercado de los vehículos eléctricos con un 2,3%, un 0,4 % de todo el parque de vehículos y 235 unidades. Es además un segmento con gran posibilidad de crecimiento sobre el marco de las políticas de movilidad de las ciudades y la implementación de la Directiva de promoción de vehículos limpios

2.2 PROYECCIONES DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO A 2030

El Marco Estratégico del Gobierno de Energía y Clima y sus dos grandes pilares, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030 y al proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, establecen, para el sector de automoción, un objetivo basado en que no más tarde de 2040 todos los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos sean vehículos con emisiones de 0 g/km de CO_2.

El PNIEC considera que con las medidas planteadas en el mismo se alcanzará un parque de vehículos eléctricos de 5 millones en 2030 (turismos, furgonetas, autobuses y motos), de los cuales, unos 3 millones serán turismos eléctricos. La consecución de este objetivo de parque sólo es posible con un despliegue decidido del mercado de vehículos eléctricos.

Si bien la neutralidad climática debe implementarse en todas las tipologías y segmentos de vehículos, puede realizarse, por simplicidad y por representar el mayor volumen, una prospectiva de la evolución del mercado de turismos. La evolución del mercado de turismos que podrá dar cumplimiento a un objetivo de **3 millones de turismos eléctricos en el parque de 2030 supone que la cuota vaya incrementándose desde el 4,84 % con el que cerró el año 2020 hasta un 40% en el año 2030.**

Gráfico 5. Estimación de la evolución deseable de vehículos eléctricos en el mercado

Fuente: ANFAC/IEA

3. RED DE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO

3.1 TIPOLOGÍAS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Es evidente que para que el vehículo eléctrico pueda convertirse en sustitutivo del vehículo de combustión interna a medio plazo resulta fundamental el despliegue de una infraestructura de recarga de acceso público en número y potencia, de proporción adecuada, a los usos y tiempos de recarga. A su vez, para que se cumplan los objetivos marcados a 2030 este despliegue ha de ser el mínimo necesario para atender a la flota objetivo, que hemos fijado en 3 millones de turismos (5 millones de vehículos), en cantidad, calidad y ubicación.

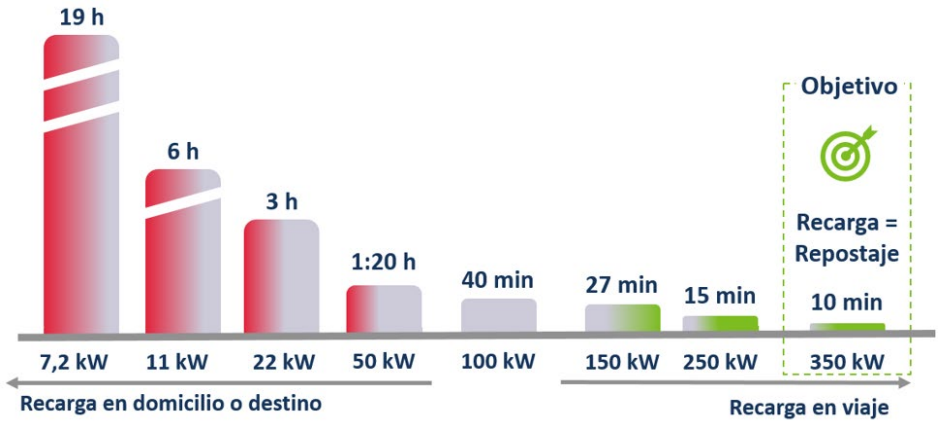
Así, en opinión de los fabricantes de automóviles, debe distinguirse entre los siguientes tipos de carga:

- **Carga urbana**
  - **Carga doméstica o en oficina:** accesible con cargadores de potencia inferior (entre 7,2 kW y 11 kW) y con mayores **tiempos de espera para la recarga** (entre 19h y 6h, para un rango de 300 km).
  - **Carga en destino**, centros comerciales o de ocio (restauración, hostelería, supermercados, etc.…), accesible con cargadores de potencia media (entre 22 kW y 50 kW), que permite la **recarga** mientras el consumidor se dedica a otros quehaceres (entre 3h y 1:20h, para un rango de 300 km).

- **Carga interurbana**
  - **Carga en distancia en autopistas y autovías:** requiere de cargadores de alta potencia (entre 150 kW y 350 kW), para poder asimilar el tiempo de recarga a la tradicional mediante combustibles fósiles (**entre 35 y 10 minutos,** para un rango de 300 km).

Gráfico 6. Análisis Comparativo del tiempo de recarga en relación a la potencia de carga de cada cargador

Rango de autonomía 300 km



Fuente: Ionity

Como veremos a continuación, la red actual de puntos de recarga[3] accesibles al público en España no contiene una adecuada proporción de infraestructura en función del tipo de recarga, potencias y tiempos, con carencias alarmantes en la dotación de infraestructura de recarga interurbana, imposibilitando la movilidad de personas y mercancías entre ciudades en un tiempo similar al de los actuales vehículos de combustión interna.

Para asegurar al consumidor la movilidad dentro de nuestro territorio nacional resulta pues fundamental el despliegue de una infraestructura de recarga de acceso público en las principales vías de la Red de Carreteras del Estado o de otras Administraciones (en especial, autopistas y autovías, pero también en otros centros de interés), conectando nuestro territorio, así como nuestro país con Europa, con cargadores de alta potencia (preferiblemente +250 kW). Solo esta disponibilidad aproximará los tiempos de recarga de los vehículos eléctricos al tiempo de repostaje tradicional de los carburantes y permitirá el uso del vehículo eléctrico también en larga distancia como **vehículo de *"todo uso"*** superando la situación actual de "***segundo o tercer vehículo***".

3.2 SITUACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO

La Directiva 2014/94/UE[4] relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, ya imponía a **los Estados miembros a hacer lo necesario, a través de sus marcos de acción nacionales, para crear un número adecuado de puntos de recarga accesibles al público antes del 31 de diciembre de 2020**, a fin de que los vehículos eléctricos puedan circular, al menos, en las aglomeraciones urbanas o suburbanas, en otras zonas densamente pobladas y en las redes determinadas por dichos Estados.

En este sentido, el Marco de Acción Nacional de Energías Alternativas en el Transporte[5] publicado a finales de 2016, establecía las iniciativas en marcha para favorecer el despliegue de puntos de recarga en las áreas densamente pobladas **sin establecer estimaciones concretas**. Además, el Marco apuntaba la necesidad de trabajar en el despliegue de los puntos de recarga necesarios para impulsar la circulación de los vehículos eléctricos a lo largo del territorio nacional y, particularmente, en la red básica de carreteras.

La realidad es que **estos planes no se han cumplido**, superada la fecha para cumplir con los objetivos establecidos en la Directiva, la red de puntos de recarga de acceso público a nivel nacional es claramente insuficiente tanto en las áreas densamente pobladas como en la red principal de carreteras.

En ausencia de un registro oficial preciso y de acuerdo con los datos de fuentes accesibles al público, **España cuenta, en la actualidad con una red de 8.451 puntos de recarga accesibles al público** (urbanos e interurbanos), de los cuáles **únicamente 24 puntos**,

[3] Ver Anexo I - Definiciones

[4] Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de octubre de 2014 relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=ES

[5] Marco de Acción Nacional de Energías Alternativas en el Transporte
https://industria.gob.es/es-ES/Servicios/Documents/marco-energias-alternativas.pdf

repartidos en **cinco estaciones** situadas en Cataluña, Murcia, País Vasco, Aragón y Madrid, son de **potencias iguales o superiores a 250 kW**. Esta potencia es la única que **permite asimilar la recarga al repostaje convencional de combustible** (tiempos entre 15 y 10 min).

A continuación, se presenta el estado actual del despliegue de las infraestructuras de recarga en España, agrupado por categorías de urbana e interurbana:

- **Carga urbana**

  - **6.367 puntos** de potencia **hasta 22 kW**: **tiempos de recarga entre 19 h y 3 h.**
  - **1.578 puntos** de potencia superior a 22 kW y **hasta 50 kW**: tiempos de recarga entre **1:20 h** y **3 h**.
  - **480 puntos** de potencia igual o superior a 50 kW y **hasta 150 kW**: tiempos de recarga entre **40 min** y **27min**.

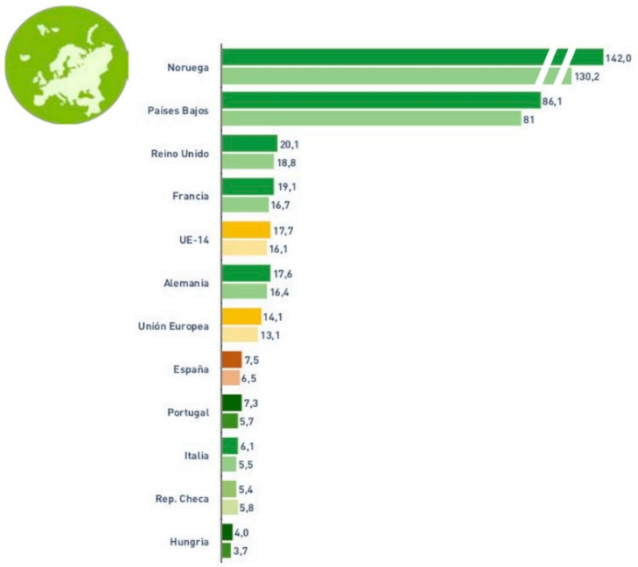
- **Carga Interurbana**

  - Una estación (**2 puntos**) de potencia **igual o superior a 150 kW y hasta 250 kW**: tiempos de recarga entre **27 min y 15 min**.
  - Cinco estaciones (**24 puntos**) de potencia **igual o superior a 250 kW y 350 kW**: tiempos de recarga entre **15 min y 10 min**.

Sobre esta base y tomando como referencia los datos del **Barómetro sobre Electro-Movilidad de ANFAC**[6] correspondiente al tercer trimestre de 2020, en términos agregados, es decir, sin distinguir por potencia instalada de la infraestructura de recarga, **España se sitúa a la cola de Europa en materia de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público, diez puntos por debajo de la media de la UE 14**, constatando la imposibilidad de circular entre ciudades o de recibir visitantes europeos con vehículos eléctricos en nuestro país, que elegirán otros destinos.

Gráfico 7. Indicador Infraestructura de Recarga Unión Europea

Indicador en base 100



Fuente: Barómetro sobre Electro Movilidad de ANFAC

[6] Barómetro de Electro-movilidad de ANFAC Tercer Trimestre 2020: https://anfac.com/publicaciones/barometro-electromovilidad-3er-trimestre-2020/)

4. MEDIDAS DE IMPULSO AL DESPLIEGUE DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO

Como se ha comentado anteriormente, para que el vehículo eléctrico, tanto ligero como pesado, tenga éxito es esencial garantizar el desarrollo de una infraestructura de recarga de acceso público que permita dar apoyo a este tipo de movilidad en todas las circunstancias y con un alcance amplio (áreas densamente pobladas y carreteras de la Red General de Carreteras del Estado).

Sin embargo, hemos visto que la actual infraestructura de recarga eléctrica en España, con especial relevancia en la Red Básica y Red General de Carreteras del Estado (en especial, autopistas y autovías, pero también en otros centros de interés), es claramente insuficiente. De no corregirse esta situación, los enormes esfuerzos inversores, tecnológicos y comerciales que realiza el sector no tendrán el resultado deseado, pues no se verá acompañado por un esfuerzo similar en materia de recarga.

El **Plan de Impulso a la Cadena de Valor de la Industria de Automoción** de Junio de 2020 ya reconocía, en su medida 1.6 sobre "*Plan de despliegue de infraestructura de recarga de vehículo eléctrico*", que era necesaria la implementación de **mecanismos normativos y de impulso para el despliegue acelerado de una infraestructura de recarga de primer nivel en nuestro país** con el objetivo de lograr los 50.000 puntos de recarga antes de 2023.

Yendo aún más allá, en el contexto del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia** de octubre de 2020, se ha fijado un nuevo **objetivo para 2023** de, al menos, **100.000 puntos de recarga y 250.000 vehículos eléctricos**, así como el desarrollo de la cadena de valor, nuevos modelos de negocio y nuevas dinámicas que favorezcan la progresiva electrificación de la movilidad, la reducción de emisiones y el cumplimiento de los objetivos de energía y clima.

Es, por tanto, esencial establecer los mimbres necesarios para que, al menos, en los próximos años, España cuente con una infraestructura de recarga de acceso público de calidad y con capilaridad en todo el territorio y que permita recuperar el atraso existente

con otros países europeos. Adicionalmente, en lo que respecta al **vehículo eléctrico para usos comerciales o transporte de mercancías en medias y largas distancias** es necesario comenzar a trabajar ya en **garantizar una cobertura de red de recarga pública adaptada a las especificaciones de recarga de estos vehículos, con necesidades de potencia más elevadas.** En la actualidad, aunque su cuota es residual, estos vehículos están arrancando en operaciones de distribución urbana que pueden optar a una planificación previa de sus rutas y a una recarga en centros logísticos, cocheras, etc., Sin embargo, su evolución a futuro, para mayores distancias, pasa por la disposición de una infraestructura de recarga de acceso público adaptada a sus necesidades, en términos de potencia y tiempos de recarga.

En este marco, desde ANFAC se presentan a continuación, **16 medidas concretas de carácter institucional, de tipo regulatorio, de impulso económico y de liberalización y protección a los consumidores.**

4.1 MEDIDAS DE CARÁCTER INSTITUCIONAL

MEDIDA 1. Aprobación de objetivos vinculantes de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público calendarizado por años y potencias a lo largo de todo el territorio nacional

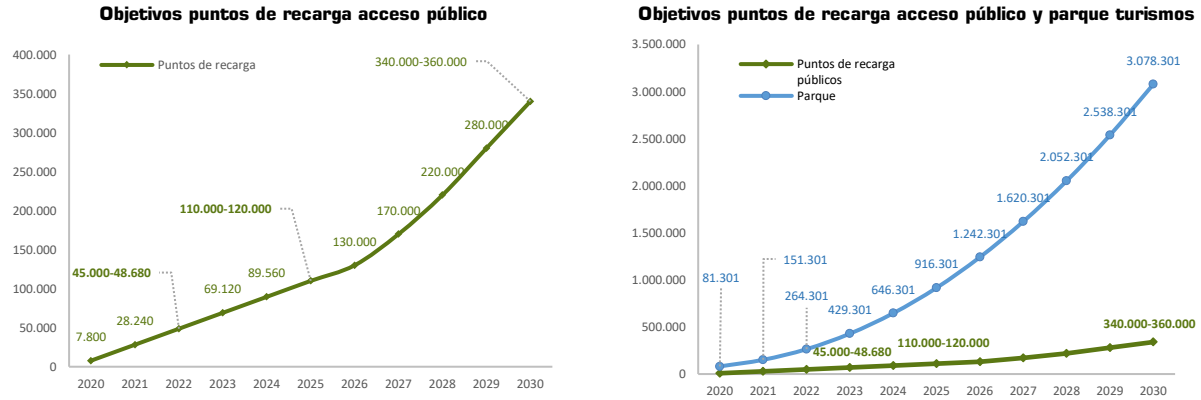
La situación actual de despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público está muy lejos de las proyecciones realizadas por la Comisión Europea para la consecución de los objetivos europeos de reducción de emisiones de CO_2 establecidos para los vehículos turismos y comerciales ligeros en el horizonte 2025 y 2030, así como de las proyecciones que el propio Gobierno ha establecido en el Plan de Impulso a la Cadena de Valor de la Industria de Automoción donde se estiman 50.000 puntos de recarga antes de 2023, o en el propio Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia donde se aumentan a 100.000 puntos de recargar para 2023.

Por otro lado, la indefinición del Marco de Acción Nacional de Energías Alternativas en el Transporte, publicado a finales de 2016, justifica un cambio de enfoque basado en objetivos cuantitativos conocidos y contrastables mediante un **mecanismo de seguimiento público**. La falta de eficacia y control en las medidas de promoción públicas sería un enorme riesgo para el sector de automoción español en este momento.

Por todo lo anterior, se considera necesario que el Gobierno establezca una **planificación y unos objetivos vinculantes para el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público que permitan el cumplimiento de los objetivos establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030**, así como con el marco europeo. De lo contrario, nos encontraremos con un evidente desacople entre objetivos e instrumentos, pues la insuficiencia de puntos de recarga es obvia

Sobre la base de la evolución que deberá seguir el parque de vehículos eléctricos para cumplir los objetivos de descarbonización planteada en el apartado cuarto del documento, y tomando en consideración las recomendaciones de despliegue de infraestructura de recarga pública asociada, desde ANFAC se plantea la siguiente evolución:

Gráfico 8. Proyección del despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público hasta 2030



Fuente: Elaboración propia de ANFAC

En concreto, se proponen los **siguientes objetivos vinculantes nacionales de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público:**

- **45.000 - 48.000 puntos** de recarga de acceso público el **31 diciembre de 2022**.
- **110.000 - 120.000 puntos** de recarga de acceso público el **31 de diciembre de 2025**.
- **340.000 - 360.000 puntos** de recarga de acceso público el **31 diciembre de 2030**.

Adicionalmente, dentro de estos objetivos debe establecerse una **distribución mínima de infraestructura de recarga rápida**, siendo ratios razonables que, **al menos, haya un punto de potencia igual o superior a 50 kW por cada 100 vehículos eléctricos, un punto de potencia igual o superior a 150 kW por cada 1.000 vehículos eléctricos y un punto de potencia igual o superior a 250 kW por cada 1.000 vehículos eléctricos.**

Por otro lado, es obvio que para conseguir que los vehículos eléctricos puedan considerarse vehículos de primera opción y no solo como segundo vehículo, así como para avanzar en el transporte de personas y mercancías de larga distancia, es imprescindible un mayor esfuerzo en las vías interurbanas, garantizando que los usuarios puedan repostar en tiempos cortos. En este sentido, se considera necesario que se trabaje en el despliegue de los puntos de recarga de acceso público necesarios para impulsar la circulación de los vehículos eléctricos con capilaridad suficiente en todo el territorio nacional y, particularmente, en la Red Básica de Carreteras y Red General de Carreteras del Estado.

En esta planificación y definición de objetivos se deberán también tomar en consideración las necesidades específicas (potencias de recarga, espacios de recarga, etc.) de los vehículos eléctricos en **segmentos más pesados**, en lo relativo a transporte de mercancías y/o personas.

Por ello, **se asegurará que al menos el 1% de los puntos de recarga objetivo sean de muy alta potencia en los principales corredores interurbanos, esto es, con potencia igual o superior a 250 kW.**

Adicionalmente, **se propone un criterio complementario a la distribución por potencias anteriormente mencionada consistente en que antes del 31 de diciembre de 2022 al menos exista un punto de recarga con potencia igual o superior a 150 kW por cada 100 kilómetros de carretera de la Red Básica de Carreteras y Red General de Carreteras del**

Estado. Esta ratio está asentada a nivel europeo y es esencial para garantizar la capilaridad necesaria a lo largo del territorio[7].

Del mismo modo, para la coordinación, ejecución y supervisión de estos objetivos, desde ANFAC se considera necesario crear un **comité de coordinación del despliegue de infraestructura**, órgano de cooperación público-privada, que asegure la implementación de esta red en número y capilaridad sufriente, así como para cumplir la calendarización anual y asegurar los cambios regulatorios necesarios que deban acompañar a dicho despliegue. El detalle de la propuesta de Gobernanza se desarrolla en el apartado sexto de este documento.

> ***Es imprescindible que exista un punto de recarga de potencia igual o superior a 50 kw por cada 100 vehículos eléctricos, uno igual o superior a 150 kw por cada 1.000 vehículos eléctricos y un punto igual o superior a 250 kw por cada 1.000 vehículos eléctricos***

MEDIDA 2. Reconocimiento de interés estratégico nacional para proyectos de despliegue de infraestructuras de recarga pública de alta potencia (+250 kW)

En la actualidad, los **servicios de recarga energética** están expresamente declarados como actividades destinadas al suministro eléctrico y, como tales, **tienen la calificación de servicios económicos de interés general** (artículo 2.1 de la Ley del Sector Eléctrico[8]), habiendo sido ya declarada la utilidad pública de la instalación de las infraestructuras de recarga de alta potencia (+250kW) mediante el Real Decreto-ley 23/2020[9], de 23 de junio.

Al margen de ello, no cabe duda de la importante contribución del despliegue de una red de infraestructuras de recarga tendría para la consecución de los objetivos nacionales en materia de política contra el cambio climático y de consumo de energía verde.

El artículo 4 de la Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, que específicamente impone a "*los Estados miembros harán lo necesario, a través de sus marcos de acción nacionales, por que se cree un número adecuado de puntos de recarga accesibles al público, antes del 31 de diciembre de 2020, a fin de que los vehículos puedan circular, al menos, en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas y, en su caso, en las redes determinadas por dichos Estados miembros*".

El Estado español goza de plena competencia para designar las carreteras integradas en la Red General de Carreteras del Estado más convenientes o que permitan una mayor interconexión entre el propio territorio español y que, a su vez, faciliten el despliegue de corredores internacionales, como instalaciones esenciales para crear una infraestructura

[7] European Alternative Fuels Observatory

[8] Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
https://www.boe.es/boe/dias/2013/12/27/pdfs/BOE-A-2013-13645.pdf

[9] Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.
https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-6621-consolidado.pdf

de recarga eléctrica y es conforme con las finalidades de la política de carreteras, de acuerdo con el artículo 1.2 de la Ley de Carreteras[10].

La infraestructura de recarga de alta potencia (+ 250 kW) permite a los clientes la recarga del vehículo eléctrico con tiempos de recarga máximos – sin interrupción, ni limitación en cuanto al número de recargas - de entre 20 min y 10 min, asimilando el tiempo de recarga al de repostaje convencional mediante carburantes.

Actualmente la existencia de una infraestructura de recarga, con las características enunciadas, que acompañe a las principales vías de transporte que vertebran el territorio nacional, autopistas y autovías, **y que facilite la interconexión de España con Europa es residual, debiendo ser, pues, un objetivo preferente y estratégico para el Estado por los motivos expuestos.**

Por ello, se propone el reconocimiento y regulación de la **declaración de interés estratégico nacional** (al estilo de las declaraciones de interés estratégico de las Comunidades Autónomas) para proyectos de despliegue de infraestructuras de recarga de alta potencia (+ 250 kW), lo que supondría un procedimiento de "ventanilla única" ante la administración competente con, al menos, el siguiente alcance:

- **Impulso preferente y urgente de todos los trámites ante cualquier Administración pública y órgano del sector público.**
- **Reducción a la mitad de los plazos ordinarios de trámites administrativos previstos en la normativa de aplicación.**
- **Asignación a la administración competente de la condición de "*gestor*" para la coordinación de la tramitación del proyecto, otorgándole la capacidad de interlocución y solicitud de informes con las diferentes administraciones.**

MEDIDA 3. Actuaciones para incrementar el número de puntos de recarga de acceso público interurbana a corto plazo

Sin perjuicio de otra serie de medidas que propondrán en esta Nota, se considera que dado el estado actual del despliegue de infraestructura resulta necesario aprobar una serie de medidas urgentes, de carácter temporal limitado, con el único objetivo de constituir una red mínima que permita, durante un periodo transitorio, el tránsito de los consumidores por la Red General de Carreteras.

Así, se considera que sobre la base de la obligatoriedad ya establecida en el proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética para los titulares de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos, sería muy favorable aprovechar el despliegue de esta infraestructura, bien capilarizada, para que **a través de medidas incentivadoras**, aquellos titulares de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes de vehículos que decidan ir más allá de los objetivos planteados en esta ley e

[10] Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
https://www.boe.es/boe/dias/2015/09/30/pdfs/BOE-A-2015-10439.pdf

instalen infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 250 kW en el calendario establecido puedan encontrar un marco más favorable para sus inversiones.

Por ello, **se propone la inclusión de un criterio opcional** respecto a la obligación de instalar infraestructuras de recarga eléctrica en las estaciones de servicio, cuyas ventas anuales de gasolina y gasóleo superen los 5 millones de litros, contemplada en el citado Proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, consistente en que el titular de la explotación **pueda optar entre instalar un punto de recarga de potencia igual o superior a 250 kW, en áreas de servicio de autovías o autopistas, o dos puntos de recarga de potencia igual o superior a 150 kW, implementando, en paralelo, una línea de subvenciones más potente y adecuada que permita al titular de la instalación que opte por esta opción sufragar los costes de la instalación de potencia superior sin un perjuicio económico.**

4.2 MEDIDAS PARA LA ELIMINACIÓN DE BARRERAS REGULATORIAS Y ADAPTACIÓN DEL MARCO JURÍDICO ACTUAL

El despliegue de las infraestructuras de recarga de acceso público y, en especial, las de alta potencia, imprescindible para el desarrollo del vehículo eléctrico, debe hacer frente a multitud de trabas administrativas y barreras regulatorias y de mercado.

- Las ubicaciones de los puntos de recarga de acceso público frecuentemente se localizan en terrenos objeto de concesión administrativa (p.e. autopistas, autovías) o de dominio público, lo que determina la intervención de múltiples administraciones y concurrencia de permisos (p.e. licencia de obras y/o de actividad de las Entidades Locales), permisos eléctricos a tramitar por parte del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y autorizaciones a procesar por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

- La falta de información sobre la capacidad de la red de distribución, los trámites a cargo de la distribuidora para la obtención del punto de conexión y el reforzamiento de la red en el ramal desde la red de distribución suponen importantes retrasos y costes.

Para facilitar esta transición se proponen las siguientes medidas de ámbito regulatorio y simplificación administrativa:

MEDIDA 4. Desarrollo complementario o adicional a la declaración de utilidad pública (+250 kW)

En el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio[11], se introdujo, de manera muy favorable, el reconocimiento de la declaración de utilidad pública a los puntos de recarga de alta potencia (+250 kW), que conlleva la facultad de expropiación por vía urgente y el procedimiento de autorización administrativa previa para este tipo de instalaciones.

Si bien la declaración de utilidad pública es un mecanismo muy útil para facilitar el despliegue de este tipo de infraestructuras, resulta necesario todavía la adaptación de medidas complementarias y de desarrollo de la declaración de utilidad pública, tales como:

- La aplicación al ramal íntegro desde la red de distribución al punto de conexión.
- Unificación de la autorización del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio con el procedimiento administrativo de autorización previa de la instalación eléctrica.
- Amplificación del procedimiento administrativo de autorización previa.
- Reconocimiento a las actuaciones necesarias para la instalación de los puntos de recarga de alta potencia (+250 kW) de la consideración de obras públicas de interés general, a los efectos recogidos en la disposición adicional tercera de la Ley 13/2003, de 23 de mayo.

[11] Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.
https://www.boe.es/eli/es/rdl/2020/06/23/23/dof/spa/pdf

MEDIDA 5. Incentivación del despliegue en autopistas y autovías de la Red General de Carreteras del Estado (o en otros centros de interés designados por las Administraciones Públicas)

Se considera necesaria la adopción de medidas regulatorias que faciliten la declaración de utilidad pública y la equiparación de las estaciones de recarga de acceso público a las estaciones de servicio, a efectos de la normativa de carreteras. En concreto, se señalan las siguientes:

- Reconocimiento del derecho de ocupación de los terrenos e instalaciones necesarios por el plazo de 10 años, respecto de las que exista un título concesional administrativo que pueda verse afectado.
- Equiparación de las estaciones de recarga a las estaciones de servicio, a efectos de concesiones administrativas.
- Equiparación de las estaciones de recarga a las estaciones de servicio, a efectos de la regulación de las áreas de servicio.

> ***"Si bien la declaración de utilidad pública es un mecanismo muy útil para facilitar el despliegue de este tipo de infraestructuras, resulta necesario todavía la adaptación de medidas complementarias y de desarrollo de la declaración de utilidad pública"***

MEDIDA 6. Transparencia de la capacidad de consumo de la red de distribución

Uno de los aspectos que retrasa la instalación de un punto de recarga, especialmente de alta potencia, es el desconocimiento sobre la capacidad de consumo de la red cuando se solicita un punto de conexión. Por ello, se propone que para facilitar y acortar los plazos **se pueda disponer de la información sobre la capacidad de consumo de la red de distribución** atribuyendo a las empresas distribuidoras la obligación de transparencia e información pública de disponibilidad de capacidad de consumo de la red de distribución que gestionen.

MEDIDA 7. Recomendaciones para que las entidades locales puedan desarrollar o simplificar el marco regulatorio para el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público

Las ciudades se configuran, en la actualidad, como las grandes prescriptoras de la movilidad presente y futura siendo especialmente relevante su posicionamiento en torno a la electro-movilidad. En este contexto, el propio proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética incluye en su artículo sobre movilidad sin emisiones el desarrollo de medidas para el fomento del uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga, así como medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.

> *Artículo 12. Promoción de movilidad sin emisiones.*
>
> *[…] e) Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.*
>
> *f) Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.*

En este marco, la Administración Local juega un papel fundamental para impulsar un desarrollo más veloz de la infraestructura de recarga pública a través de incentivos a la instalación (ayudas directas o fiscalidad), así como simplificando y facilitando los trámites que debe afrontar una compañía que desee instalar un equipo de recarga en espacios de acceso público, aspecto que está suponiendo un impedimento al desarrollo de la infraestructura de recarga necesaria para que el vehículo eléctrico pueda ser una alternativa real. Las trabas administrativas pasan por la gran diversidad de autorizaciones, cambios en el uso del suelo, dilatación de las evaluaciones técnicas de proyectos por falta de recursos o ausencia de procedimientos, etc.

En este marco se proponen las siguientes medidas:

- **Programas de ayudas municipales a la instalación de puntos de recarga pública**, privada de acceso público y vinculada complementarios a los que su puedan poner en marcha a nivel regional o nacional.

- **Bonificaciones en tasas o impuestos municipales** para fomentar el despliegue de la infraestructura de recarga pública.

- **Planificación y desarrollo de un mapa público de infraestructura de recarga de acceso público** en cada municipio y zona metropolitana (en su caso) que tendrá en cuenta la evolución del parque de vehículos eléctricos, así como los puntos estratégicos en términos de tránsito, actividad económica, etc.

> ***"La Administración Local juega un papel fundamental para impulsar un desarrollo más veloz de la infraestructura de recarga pública a través de incentivos a la instalación (ayudas directas o fiscalidad), así como simplificando y facilitando los trámites"***

- **Definir claramente el área de la Administración responsable** y el grado de implicación de la misma en el despliegue de la infraestructura de recarga pública: despliegue a través de promotores privados, licitación de suelo público para la instalación de puntos por empresas privadas, instalación y gestión de puntos mediante licitación en suelo público, etc. En cualquier caso, este despliegue deberá realizarse prioritariamente sobre la base de la planificación prevista.

- **Fomentar, en la medida de lo posible y dentro de la racionalidad en el uso del suelo público, la instalación de puntos de recarga públicos en superficie** (zonas de estacionamiento car sharing, paradas de taxi, carga y descarga, islas de carga …). Para ello, se plantea la **apertura de concesiones demaniales de suelo público municipal para la instalación y operación de infraestructura de recarga pública**. La puesta a disposición del suelo público de una manera ágil puede ayudar mucho a desplegar con rapidez la infraestructura de recarga. En este sentido, es importante que las administraciones locales tengan las siguientes precauciones: no licitación con vocación de exclusividad para evitar que se produzca una monopolización del servicio y favorecer que se establezcan dinámicas competitivas que fomenten un servicio de calidad, acceso universal garantizado sin necesidad que medie contrato con el operador y plantear licitaciones que den respuesta a la realidad y especificación técnicas del parque circulante.

MEDIDA 8. Fomento de la infraestructura de recarga inteligente de los vehículos eléctricos en los aparcamientos de los edificios

El establecimiento de condiciones mínimas de recarga inteligente para vehículos eléctricos en las zonas de estacionamientos de edificios es un vector de desarrollo clave para el favorecer la electro-movilidad. En este marco, la modificación del Real Decreto por el que se modifica el **Código Técnico de la Edificación (CTE)** es una buena oportunidad para establecer unos buenos mimbres a futuro.

Sobre la base del texto actual del proyecto de Real Decreto del nuevo CTE de 28 de octubre de 2020 se propone lo siguiente:

- **Plazos de aplicación del Real Decreto**
  - Se propone que la entrada en vigor de las modificaciones del CTE introducidas en el Real Decreto se produzca a los seis meses de su publicación en el BOE. A cambio, se propone la eliminación del periodo voluntario de aplicación del nuevo CTE que podría no ser utilizado. El objetivo es permitir unos plazos de introducción razonables de los nuevos requisitos sin desaprovechar la oportunidad de aplicar éstos en el desarrollo de obras de nueva construcción e intervenciones en edificios existentes cuyas licencias de obras pueden tener plazos muy largos.
  - Adicionalmente, se propone que las obras cuya licencia haya sido solicitada con anterioridad a la publicación del Real Decreto en el BOE estarán exentos de la aplicación de las modificaciones del CTE, siempre que comience la obra dentro del plazo efectivo de la licencia o, en caso de no existir normativa municipal al respecto, si la obra comienza antes de la entrada en vigor del Real Decreto, con un plazo mínimo de seis meses desde el otorgamiento de la licencia de obra.
- **Ámbito de aplicación**
  - En edificios existentes de uso residencial privado, siempre que se solicite por parte de los propietarios la instalación de puntos de recarga en al menos el 25% de las plazas, será obligatorio realizar la preinstalación para el 100% de las plazas, de manera que las instalaciones queden limpias y ordenadas, atendiendo al mismo nivel de calidad.
- **Cuantificación de la exigencia:**
  - Se propone que en los edificios de uso distinto al residencial privado, siempre que se encuentren dentro del ámbito de aplicación, deberá realizarse la preinstalación para el 75% de las plazas de aparcamiento, debido a que más del 70% de los vehículos no disponen de plaza de aparcamiento, con lo que será necesario desplegar infraestructura de carga de oportunidad.
  - En el caso de que dichos edificios pertenezcan a la Administración General del Estado o a los organismos públicos vinculados a ella, se propone dado su carácter ejemplarizante y la renovación de flotas planificada, que se realice la preinstalación para el 100% de las plazas.

4.3 MEDIDAS DE IMPULSO ECONÓMICO

Las inversiones derivadas de la instalación de un punto de recarga, particularmente para los de alta potencia, pueden ser muy elevadas teniendo en cuenta además los bajos consumos de energía asociados al actual tamaño del parque de vehículo eléctrico (instalación, reforzamiento de red, término de potencias, etc.).

Con objeto de atemperar estos costes y facilitar la intervención de la iniciativa privada en la instalación y despliegue de la infraestructura de recarga pública se proponen las siguientes medidas:

MEDIDA 9. Ayudas a la implantación de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos

El modelo de negocio asociado al despliegue de infraestructura de recarga eléctrica de acceso público es complejo en un entorno de baja demanda energética. En esta línea, para la concesión de los objetivos de penetración de mercado de vehículos eléctricos e infraestructura de recarga de acceso público asociada, es prioritario el establecimiento de **planes de ayuda con suficiente dotación** y con instrumentos que permitan un **aprovechamiento eficiente e inteligente de los fondos**.

Estos planes de ayuda deberán planificarse y desarrollarse de manera completamente alineada con los objetivos **establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030**, así como con el marco europeo. Deberán, en este sentido, apoyar y priorizar el desarrollo de una infraestructura de recarga de acceso público con capilaridad en todo el territorio nacional (urbana e interurbana) y en las interconexiones con Europa, a través de Francia y Portugal, ajustada a todas las tipologías de vehículos eléctricos (vehículos ligeros pero también vehículos pesados) en términos de potencia de carga.

Estas consideraciones deberán tomarse en consideración para los futuros Planes de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible del Gobierno (MOVES) siendo especialmente relevante maximizar estos incentivos sobre la base del marco regulatorio de ayudas aplicable. En este marco, deberá tener en cuenta lo siguiente:

- Sobre la base de las normas de la Unión Europea sobre Ayudas de Estado y en el marco de la aplicación de la aplicación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, conseguir, en la medida de lo posible, **flexibilizar y potenciar al máximo las intensidades de ayuda para las ayudas a la implantación de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos de acceso público, pudiendo ir más allá de lo establecido en el Reglamento (UE) nº 651/2014**[12] **por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior.**

- En su caso, si los futuros programas de ayudas tuvieran que continuar enmarcándose en el Reglamento (UE) nº 651/2014, en la categoría de ayudas para la protección del medio ambiente, **aplicar las máximas intensidades de ayuda posibles, así como aumentar el límite máximo de ayuda por destinatario último y convocatoria, especialmente para los puntos de recarga de alta potencia**[13]**.**

MEDIDA 10. Exención/tipo impositivo reducido (temporal) del Impuesto Especial sobre Electricidad

La imposición de los productos energéticos y de la electricidad está regulada en la Unión Europea por la Directiva 2003/96/CE[14] del Consejo. De conformidad con lo establecido por la Directiva, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, puede autorizarse a cualquier Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones del nivel de imposición por motivos vinculados a políticas específicas

En este marco y con el objetivo de potenciar la infraestructura de recarga accesible al público, para hacer más atractivo el uso de vehículos eléctricos, se propone trabajar en un **marco temporal de exención o tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a los vehículos eléctricos a través de puntos de recarga específicos para éstos, priorizando sobre los puntos de recarga de vehículos eléctricos de alta potencia (+250 kW),** al ser éstos los que necesitan una mayor intensidad eléctrica y la entrega de energía en corriente continua y potencias de salida muy importantes. Algunos Estados Miembros como, por ejemplo, Países Bajos[15] han solicitado y han obtenido respuesta favorable para este tipo de exención que es, por otro lado, perfectamente compatible con los objetivos del Pacto

[12] El Reglamento (UE) nº 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, de 17 de junio de 2014 por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0651&from=ES

[13] El Reglamento (UE) nº 651/2014 en la categoría de ayudas para la protección del medio ambiente (Sección 7), permite aplicar una intensidad de ayuda máxima del 40 % en general, pudiéndose ampliar al 50 % para medianas empresas y al 60 % para pequeñas empresas. Además, no se establece ningún límite máximo de ayuda por beneficiario

[14] Directiva 2003/96/CE del Consejo de 27 de octubre de 2003 por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0096&from=ES

[15] Decisión de Ejecución (UE) 2016/2266 de 6 de diciembre de 2016 por la que se autoriza a los Países Bajos a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a estaciones de recarga para vehículos eléctricos https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016D2266&from=en

Verde Europeo y los ejes principales del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del gobierno español.

MEDIDA 11. Exención de aplicación de cargos a la electricidad destinada a su uso como carburante en puntos de recarga pública (+250 kW)

Una de las barreras al despliegue de la infraestructura de recarga son los **costes fijos derivados, entre otros, de los cargos del sistema eléctrico**, los cuales plantean modelos de negocio difícilmente viables, teniendo en cuenta que **el número de vehículos eléctricos en la actualidad no supera el 0,2% del parque.**

Por ello, se considera que, al menos de manera transitoria, **hasta alcanzar una penetración del vehículo eléctrico razonable, es conveniente flexibilizar al máximo la estructura de costes fijos a soportar por los operadores de puntos de recarga.** Además, al tratarse de una demanda adicional no se produciría penalización sobre el sistema.

De alguna manera, existiría cierto paralelismo con lo que se apunta en el *Proyecto de Real Decreto por el que se establecen las metodologías de cálculo de los cargos del sistema gasista* donde, en su Artículo 5, relativo a los puntos de aplicación de los cargos unitarios, se establece que "*el gas destinado a su uso como carburante quedará exento de la aplicación de cargos en los puntos de salida de la red de transporte y de la red local.*"

MEDIDA 12. Inclusión de los proyectos de reforzamiento de red necesarios para la instalación de los puntos de recarga de vehículos eléctricos de alta potencia (+250kW) en los planes de inversiones anuales y plurianuales de las distribuidoras eléctricas.

La instalación de una infraestructura de recarga de alta potencia (+250kW) no se justifica en la actualidad desde el punto de vista financiero debido a los elevados costes derivados del necesario reforzamiento de potencia de la red al punto de conexión y la actual penetración en el parque circulante de vehículos eléctricos.

Por ello, **se propone la inclusión de los proyectos de reforzamiento de red necesario para la instalación de los puntos de recarga de vehículos eléctricos de alta potencia (+250kW) en los planes de inversiones anuales y plurianuales de las distribuidoras eléctricas.**

4.4 MEDIDAS DE LIBERALIZACIÓN Y PROTECCIÓN A CONSUMIDORES

En el ámbito del desarrollo de los servicios de recarga y la liberalización de este nuevo mercado, en beneficio de los consumidores se proponen las siguientes acciones:

MEDIDA 13. Registro de puntos de recarga de acceso público.

En la actualidad, **no existe ninguna fuente precisa en España sobre los puntos de recarga públicos existentes, su operatividad, sus características principales en términos de tipos de conectores y potencias, su disponibilidad y el precio de la electricidad**. La precisión de la información sobre los puntos de recarga pública es prioritaria para poder planificar el

despliegue de esta infraestructura de una manera eficiente y para poder proporcionar información fiable, consolidada y precisa a los clientes que adquieren un vehículo eléctrico.

En este marco, el proyecto le Ley de Cambio Climático y Transición Energética recoge la medida de crear una plataforma de información sobre puntos de recarga públicos, línea de actuación muy positiva.

No obstante, **se considera necesario establecer una fecha para la implementación de esta plataforma, proponiéndose el 30 de marzo de 2021** en línea con las referencias que se establecen en la Directiva 2014/94/UE de 22 de octubre de 2014 relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

Adicionalmente, teniendo en cuenta que una de las dificultades que se están observando a la hora de generar confianza en los posibles clientes de un vehículo eléctrico es que los puntos de recarga, en especial en trayectos largos, puedan ser reservados con anterioridad, **se propone que la plataforma de información sobre puntos de recarga pública incluya la información sobre la posibilidad de reserva previa.**

MEDIDA 14. Interoperabilidad para el pago en los puntos de recarga de acceso público

Otra de las barreras asociadas a la **infraestructura de recarga es que ésta sea interoperable**. La posibilidad de disponer de un roaming fiable para los usuarios de un vehículo eléctrico, de forma que puedan recargar en diferentes países y en diferentes redes de recarga utilizando para ello una única aplicación o tarjeta para el pago, es de vital importancia para favorecer el despliegue del vehículo eléctrico.

La propia Directiva Europea y el Real Decreto 639/2016 que la traspone ya establece la necesidad de que en los **puntos de puntos de recarga accesibles no se requiera que medie contrato con el comercializador de electricidad o con el gestor de que se trate**.

En concreto, en el apartado 5 del artículo 4 del Real Decreto de referencia se establece lo siguiente:

> *5. Todos los puntos de recarga accesibles al público proporcionarán la posibilidad de recarga puntual a los usuarios de vehículos eléctricos, sin necesidad de que medie contrato con el comercializador de electricidad o con el gestor de que se trate.*

Por ello, se considera necesario reiterar que se **garantice el cumplimiento de lo establecido en la legislación**, evitando inconvenientes y frustración a los usuarios. Para ello, es necesario **también que en el registro de información pública sólo figuren los puntos de recarga efectivamente interoperables, como garantía para el usuario.**

MEDIDA 15. Transparencia de costes en la factura del sistema de remuneración de la energía para evitar riesgos de arbitraje de precios

Con el fin de incrementar la transparencia al consumidor de los costes por los servicios de recarga se propone ampliar las obligaciones ya establecidas en la Ley del Sector Eléctrico para las empresas comercializadoras y distribuidoras de electricidad de manera que se **garantice que la información que se facilite sobre la energía suministrada al gestor y/o titular del punto de recarga, accesible al público, sea fácil y claramente comparable,**

transparente y no discriminatoria, debiéndose establecer reglamentariamente, los derechos y obligaciones de los usuarios de servicios de recarga energética accesibles al público en cuanto a la información a facilitar por parte de las empresas comercializadoras y distribuidoras de electricidad al punto de recarga energética.

MEDIDA 16. Mantenimiento de los puntos de recarga pública y aseguramiento de la operación

No sólo es preciso disponer de la infraestructura de recarga necesaria, sino también **garantizar a los consumidores la continuidad en la prestación de los servicios de recarga**, especialmente los de alta potencia (+250 kW). Para ello, se propone que **los titulares de los puntos de recarga eléctrica de acceso público que estén registrados en el Punto de Acceso Nacional de información de tráfico deberán informar sobre sus condiciones de operación, así como la posible interrupción de servicio por mantenimiento, cese de actividad y cualquier otro motivo**.

Adicionalmente, con el fin de evitar el abandono y cese en la explotación de puntos de recarga, especialmente de alta potencia (+ 250 kW), se propone la **obligación por parte de la distribuidora según zona de actuación de recomprar el punto de recarga, incluyendo tal inversión en su plan de inversión anual del ejercicio siguiente y la consiguiente obligación de explotar el punto de recarga a través de acuerdos con terceros** (de su grupo o independientes).

5. GOBERNANZA DEL DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA PÚBLICA

5.1 CREACIÓN DE UN COMITÉ DE COORDINACIÓN DEL DESPLIEGUE DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO

Para la coordinación, ejecución y supervisión de los objetivos de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público, **se recomienda la creación de organismo público interministerial**, dependiente del Consejo de Ministros o, en su caso, de la Comisión que se constituya para la Recuperación, Transformación y Resiliencia, con la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la Dirección General de Tráfico.

5.2 CREACIÓN DE UNA AGENCIA ESTATAL PARA EL DESPLIEGUE DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO

Para la coordinación, ejecución y supervisión de los objetivos de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público y, en especial, de alta potencia o interurbana, se recomienda la **creación de una Agencia Estatal** con los siguientes objetivos:

- **Impulsar el despliegue de una infraestructura de recarga de acceso público y, en especial, de alta potencia o interurbana, de acceso público, sobre las siguientes bases:**
  - Acceso universal, abierto y libre como servicio esencial y de interés general con el objetivo de garantizar la recarga del vehículo eléctrico en recorridos de larga distancia, contribuyendo, por tanto, a incrementar la confianza de los consumidores en los vehículos eléctricos.
  - Garantía de precios mayoristas asequibles para la recarga de los vehículos eléctricos dentro de la red de infraestructura de recarga.
  - Promoción de la innovación y el desarrollo tecnológico de las infraestructuras de recarga.
  - Cobertura total del territorio, contribuyendo, al mismo tiempo, al mantenimiento y apoyo del desarrollo del turismo, asegurando el despliegue de la Infraestructura en los principales corredores e itinerarios de interés general, de acuerdo con el artículo 4.5 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras ("Ley de Carreteras").
  - Garantizar la interconexión con Europa, a través de Portugal y Francia.
  - Promoción del vehículo eléctrico, en cuanto a los múltiples beneficios que ofrecen en términos de sostenibilidad, eficiencia energética y contribución a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

- **Aprobación de los planes necesarios para alcanzar los objetivos y evaluación del cumplimiento de los objetivos., con especificación de los marcos temporales correspondientes y de los proyectos asociados de despliegue**

- **Establecer prioridades y aprobación, en su caso, de acciones específicas para incentivar el despliegue.**

5.3 CREACIÓN DE UN CONSEJO ASESOR DE ALTO NIVEL CON EL OBJETIVO DE IMPULSAR EL DESPLIEGUE DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

Para permitir el diálogo, intercambio de opiniones y recomendaciones se solicita la creación de un **Consejo Asesor para Despliegue de las infraestructuras de recarga de vehículo eléctrico**, integrado por representantes del Comité de Coordinación del Despliegue de Infraestructuras de Recarga y representantes de la Agencia Estatal (vid. apartados. 1 y 2 anteriores), asociaciones sectoriales involucradas y representantes de las industrias afectadas e interesadas en el despliegue.

6. CONCLUSIONES

El informe realizado por ANFAC entiende que actualmente las principales barreras para la expansión definitiva del vehículo eléctrico (puro o híbrido enchufable) no proceden del lado de la oferta, sino del lado de la demanda, y se centran en el precio y la disponibilidad de uso. Dado que el diferencial de precio solo puede abordarse a través de unas ayudas a la compra eficientes y suficientes y que la amplia oferta de vehículos en el mercado ya está permitiendo superar la barrera del desconocimiento del cliente, el otro principal escollo a abordar es, sin duda, la disponibilidad de infraestructuras de recarga de acceso público, tanto a nivel urbano como interurbano. De esta manera, al tener asegurada la disponibilidad de su vehículo por una buena red de carga, el vehículo eléctrico optará a la consideración de "primer vehículo" de una familia.

Los fabricantes de vehículos, representados en ANFAC, vamos a seguir invirtiendo activamente en estas iniciativas, desde el punto de vista de lanzamientos de nuevos modelos más avanzados y eficientes, que se acerquen aún más a las necesidades de los ciudadanos, pero también, como ya se ha demostrado, cerrando alianzas con empresas colaboradoras que permitan ampliar la red de infraestructuras a través de la instalación en puntos de venta o talleres. Pero este esfuerzo tiene que venir acompañado o no logrará los resultados buscados.

Para alcanzar esta red adecuada, es imprescindible abordar las medidas apuntadas en este informe, medidas de carácter institucional, de eliminación de barreras regulatorias y otras que hagan de la instalación un negocio rentable para las empresas y que permitan a los ciudadanos realizar su uso de manera sencilla, rápida y asequible. Y contar con un sistema de gobernanza amplio y transversal, en el que el Gobierno y las distintas AA.PP. lleven la coordinación del despliegue y el desarrollo de normativas adecuadas, pero en el que el sector, a través de sus organizaciones, puedan participar, aportar y colaborar activamente. Desde ANFAC, estamos trabajando en este sentido y abiertos a avanzar en estas líneas con todos los agentes del ecosistema de la movilidad.

7. ANEXO I - DEFINICIONES

De acuerdo con el Sustainable Transport Forum[16], se establecen las siguientes definiciones respecto a la infraestructura de recarga:

- **Grupo de Carga o Charging Pool**

Un grupo de carga consta de una o varias estaciones de carga y los puntos de estacionamiento. El grupo de carga es operado por un único operador de punto de carga (CPO) en una ubicación/dirección y coordenadas GPS.

- **Estación de carga**

Una estación de carga es un objeto físico con uno o más puntos de carga, que comparten una interfaz de identificación de usuario común. Todas las interfaces físicas "hombre-máquina" se encuentran en la estación de carga. Algunas estaciones de carga tienen una tarjeta de identificación/lector RFID, botones, pantallas, LED, etc. Otras estaciones son "Plug and Charge", sin botones, pantalla, etc. En estos casos, el vehículo se identifica automáticamente.

- **Punto de Recarga**

La energía eléctrica se entrega a través de un punto de carga. Un punto de carga puede tener uno o varios conectores (salidas o enchufes) para acomodar diferentes tipos de conectores. Sólo se puede usar uno al mismo tiempo. Por tanto, en un pool, el número de puntos de recarga es igual al número de plazas de aparcamiento.

- **Conector**

Un conector es la interfaz física entre la estación de carga y el vehículo eléctrico a través del cual se entrega la energía eléctrica:

- Un enchufe en un cable (un lado consiste en el enchufe "*macho*" y el otro lado es la "*versión hembra*"). El enchufe de un lado del cable encaja en la salida del punto de carga y el enchufe del otro lado del cable encaja en la entrada del vehículo.
- Un enchufe conectado en un cable inseparable de la estación de carga (común para las estaciones de carga rápida). Este enchufe cabe en la entrada del vehículo.
- Una placa de inducción.
- Un pantógrafo

Normalmente, el número de puntos de recarga y el número de conectores es el mismo, aunque no siempre.

[16] Sustainable Transport Forum –Sub-Group to Foster the creation of an Electro-mobility Market of Services