

ANFAC presenta 16 medidas para impulsar el despliegue de infraestructuras de recarga eléctrica de acceso público en España

- **En la actualidad, España cuenta con una red de menos de 8.500 puntos de recarga accesibles al público**
- **Según el último Barómetro de Electro-movilidad de ANFAC, 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**
- **ANFAC hace un llamamiento a una actuación conjunta y decidida de todo el ecosistema de la electro-movilidad y la cooperación de los poderes públicos**

Madrid, 28 de enero de 2021.- La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) ha presentado 16 medidas que contribuyen al impulso necesario y definitivo de la infraestructura de recarga eléctrica de acceso público en nuestro país, clave para el desarrollo del coche eléctrico y para el cumplimiento de los objetivos de descarbonización, con los que la industria de automoción está totalmente comprometida.

Para ANFAC, aunque el desarrollo de los vehículos impulsados por nuevas tecnologías ha experimentado notables avances en España en los últimos diez años, estamos todavía lejos de otros países de nuestro entorno y de un avance que impulse el desarrollo real del vehículo eléctrico. En 2011, los vehículos eléctricos representaban el 0,05% del mercado mientras que en 2020 el porcentaje se ha elevado hasta 4,8%, un crecimiento notorio pero insuficiente al representar tan sólo el 0,2% del actual parque automovilístico.

José López-Tafall, director general de ANFAC, señala que “las empresas del sector están haciendo enormes esfuerzos en inversión, innovación y promoción para mejorar la descarbonización del parque y cumplir los objetivos del país. Pero es necesaria una actuación más contundente y comprehensiva por parte de las administraciones para incentivar la compra de estos vehículos eléctricos (puros e híbridos enchufables) y acompañar al enorme esfuerzo que están haciendo las empresas. Pese a la amplia oferta de vehículos disponibles en el mercado un gran escollo a abordar es, la escasez de infraestructuras de recarga de acceso público, tanto a nivel urbano como interurbano, El documento que hoy presentamos es una muestra más del compromiso de los socios de ANFAC en impulsar un modelo de descarbonización exigente, siendo

proactivos y constructivos en nuestras propuestas y defendiendo siempre un modelo que mantenga la producción y el empleo en nuestro sector, una de las joyas de la economía española”.

UNA RED DE INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO PÚBLICO, CLAVE PARA LOS TRES MILLONES DE TURISMOS ELÉCTRICOS EN 2030

El PNIEC estima que, para 2030, se alcanzará un parque de vehículos eléctricos de cinco millones (turismos, furgonetas, autobuses y motos), de los cuales, tres millones serán turismos eléctricos.

A juicio de los fabricantes de automóviles y camiones representados en ANFAC, la consecución de este objetivo de parque sólo será posible con un **despliegue decidido de una red de infraestructuras de recarga eléctrica**, muy por encima de los 8.500 puntos que ahora mismo hay en nuestro país. Por ello, la asociación ha elaborado una recopilación de 16 medidas concretas de carácter institucional, de tipo regulatorio, de impulso económico y de liberalización y protección a los consumidores, destinadas a la consecución de una red de infraestructura de recarga de acceso público de calidad y con capilaridad en todo el territorio que además permita recuperar el atraso existente con otros países europeos.

MEDIDAS PROPUESTAS:

a) Medidas institucionales

1. Fijar objetivos vinculantes de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público

ANFAC propone los siguientes objetivos de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público a nivel nacional:

- **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**.

Dentro de estos objetivos, para conseguir que los vehículos eléctricos ligeros puedan considerarse vehículos de primera opción y para atender a las necesidades específicas de los vehículos eléctricos en segmentos más pesados, debe garantizarse una distribución mínima de infraestructura de recarga rápida particularmente en la Red Básica de Carreteras y Red General de Carreteras del Estado. En el ámbito interurbano, deberá además priorizarse el despliegue de puntos de recarga de acceso público de potencias iguales o superiores a 250 kW para aproximar los tiempos de recarga al del repostaje tradicional de otros combustibles.

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

Se propone este reconocimiento para poder disponer de 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.

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

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. ANFAC aboga para que aquellas estaciones de servicio que vayan más allá de los objetivos de despliegue de infraestructura de recarga planteados en el Proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética puedan optar a 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.

b) Medidas para la eliminación de barreras regulatorias

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

La declaración de utilidad pública a los puntos de recarga de alta potencia (+250 kW) facilitada por el Gobierno es un mecanismo muy útil para facilitar el despliegue de este tipo de infraestructuras. Sin embargo, es necesario adaptar las medidas complementarias y de desarrollo para potenciar este reconocimiento.

5. Incentivar el despliegue en autopistas y autovías de la Red General de Carreteras del Estado

ANFAC estima necesaria la adopción de medidas regulatorias que faciliten la declaración de utilidad pública y la equiparación de las estaciones de recarga a las estaciones de servicio a los efectos de la normativa de carreteras.

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

Se propone que para facilitar y acortar los plazos de desarrollo de infraestructura 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.

7. Marco regulatorio local claro y simplificado

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. Se proponen las siguientes medidas para fomentar el despliegue y eliminar trabas administrativas:

- Programas de ayudas municipales a la instalación de puntos de recarga pública
- 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
- 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
- Fomentar, en la medida de lo posible, la instalación de puntos de recarga públicos en 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.

8. Promover infraestructuras de recarga inteligente de los vehículos eléctricos en los aparcamientos de los edificios

ANFAC plantea algunas propuestas a incorporar en el futuro Código Técnico de la Edificación para favorecer las infraestructuras de recarga en edificios, tanto de uso residencial privado como aquellos que pertenezcan a la Administración General del Estado o a los diferentes organismos públicos.

c) Medidas de impulso económico

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

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.

10. Beneficios fiscales de carácter temporal en el Impuesto Especial sobre Electricidad

Para hacer más atractivo el uso de vehículos eléctricos y siguiendo el ejemplo de Países Bajos 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).

11. Flexibilización temporal de los costes fijos en puntos de recarga pública

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.

12. Inclusión de proyectos de potenciación de la infraestructura de recarga en los planes de inversión anuales y plurianuales de las distribuidoras eléctricas

Debido a los elevados costes y a la actual penetración en el parque circulante de vehículos eléctricos, desde el punto de vista financiero, no se puede justificar la inversión en la instalación de una infraestructura de recarga de alta potencia (+250kW). Por ello, se propone la inclusión de 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.

d) Medidas de liberalización y protección a los consumidores

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. El proyecto de 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. Será fundamental establecer una fecha para la implementación de esta plataforma, ANFAC propone el 30 de marzo de 2021.

14. Facilidades para el pago en los puntos de recarga de acceso público (interoperabilidad)

Para favorecer el despliegue del vehículo eléctrico, es necesario 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 (interoperabilidad),

La Directiva Europea establece la necesidad de que en los puntos de puntos de recarga accesibles no se requiera una mediación de contrato entre el cliente y el comercializador o gestor de electricidad.

Por ello, es 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.

15. Transparencia de costes en la factura 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.

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. 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.

Para la coordinación, ejecución y supervisión de todas estas medidas, **ANFAC recomienda crear un comité de Coordinación** dependiente directamente del Consejo de Ministros o de la Comisión que se constituya para la Recuperación, Transformación y Resiliencia **así como la creación de una Agencia estatal que coordine, ejecute y supervise el cumplimiento de los objetivos de despliegue**. Además, para permitir el diálogo, intercambio de opiniones y recomendaciones, se propone la creación de un Consejo Asesor para Despliegue de las infraestructuras de recarga de vehículo eléctrico, integrado por representantes del Comité de Coordinación y representantes de la Agencia Estatal, asociaciones sectoriales involucradas y representantes de las industrias afectadas e interesadas en el despliegue.

Acerca de ANFAC

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, Cupra, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., Fiat, Fiat Professional, Ford España, Ford Trucks España, Grupo PSA, Hispano Suiza, Honda, Hyundai Motor España, Isuzu, Iveco España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Mahindra, Man Truck & Bus Iberia, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Opel España, Otocar, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, Smart, SsangYong, Subaru, Suzuki, Toyota-Lexus, VDL, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra, Volvo Car y Volvo Trucks. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente al 9% de la población activa, representa el 18% de las exportaciones totales del país, y su contribución al PIB se acerca al 11%. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 9º mundial.

Más información:

Noemi Navas
Directora de Comunicación ANFAC
noemi.navas@anfac.com
Tfno.: 91 792 7441 / 606 38 64 76

Javier Herrero
Comunicación ANFAC
javier.herrero@anfac.com
Tfno.: 91 343 1345

