

Informe

sobre el régimen jurídico de los gestores de cargas

EMITIDO POR

Javier Balza Aguilera

A PETICIÓN DE

IBIL, Gestor de carga de vehículo eléctrico, S.A.

En Bilbao, a 19 de abril de 2012

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Se trata de una actividad de las destinadas al suministro de energía eléctrica reservada a un sujeto determinado de entre los que intervienen en el sector eléctrico, que son los gestores de cargas, en los que convergen elementos de consumidor y comercializador y que consiste en el suministro de energía eléctrica mediante contraprestación económica, teniendo por destinatarios exclusivos los vehículos eléctricos.

SEGUNDA.- El acceso a la condición de gestor de cargas en base a una comunicación de inicio de actividad y a una declaración responsable constituye el sistema ordinario en el ordenamiento español para el inicio del ejercicio de actividades de servicios. Esta simplificación de requisitos y procedimientos administrativos tiene por origen los mandatos de la Directiva de Servicios y no supone la desregulación de una actividad. Implica que la Administración Pública sustituye los controles previos que impiden el inicio de la actividad hasta la obtención de una resolución administrativa de autorización por la libertad de establecimiento sometida al control e inspección posterior de la Administración. La función administrativa de inspección es fundamental en estos casos a fin de mantener la regulación existente del mercado y la protección de los derechos de consumidores y usuarios.

TERCERA.- La clave de la actividad de gestor de cargas se encuentra así en la prestación de un servicio por un sujeto específicamente habilitado que intermedia entre el mercado o, según los casos, el comercializador y un consumidor final. Tal actividad está legalmente reservada a quien la ley considera habilitado para su ejercicio en razón del cumplimiento de una serie de requisitos.

CUARTA.- El elemento de relevancia para determinar que una actividad está reservada a un gestor de cargas es la existencia de transmisión (“reventa”) de energía por un intermediario entre el mercado o el comercializador y el consumidor final. Siempre que haya intermediación en la prestación del servicio se requiere habilitación legal que únicamente se obtiene mediante la constitución de un sujeto gestor de cargas.

QUINTA.- El autoconsumo privado es la única excepción prevista en el ordenamiento jurídico a la regla general de prestación de la actividad por un sujeto habilitado como gestor de cargas. Esta es la regla general a emplear en la interpretación de quién debe prestar el servicio de recarga de vehículos eléctricos en los variados supuestos que ofrece la realidad social y económica.

SEXTA.- La mencionada excepción a la prestación del servicio por un gestor de cargas consiste en el autoconsumo estrictamente privado que realiza un consumidor mediante la recarga directa del vehículo a partir del punto de suministro localizado en una vivienda unifamiliar o desde la vivienda a su plaza de aparcamiento particular en un garaje comunitario, adquiriendo la energía directamente de un comercializador.

SÉPTIMA.- La CNE consideró que la previsión de la tarifa supervalle dirigida al autoconsumo privado y la regulación de la actividad del gestor de cargas son dos elementos esenciales para la mejora de la gestión de la demanda y la eficiencia en el sistema eléctrico, estimando también que según la evolución y consolidación del objetivo general de implantación del vehículo eléctrico, pueden tener que adoptarse en el futuro otras iniciativas normativas que favorezcan la generalización de infraestructuras de recarga en el sector residencial.

OCTAVA.- La recarga del vehículo eléctrico en instalaciones abiertas al público en general, tales como electrolineras, grandes superficies, parking públicos, etc., es siempre una actividad reservada a los gestores de cargas.

NOVENA.- La mencionada regla general de exclusividad en la prestación del servicio por un gestor de cargas y su única excepción de autoconsumo es trasladable, fuera del sector residencial, a la recarga de vehículos eléctricos de una persona jurídica (empresa con vehículos eléctricos para el desarrollo de su actividad, un concesionario que vende vehículos eléctricos, etc.).

La persona jurídica podrá disponer de sus propias instalaciones de recarga para el uso exclusivo y privado en sus vehículos (autoconsumo), no existiendo intermediación entre la empresa y el comercializador. En cambio si el servicio de recarga se presta por un tercero a la empresa, sólo puede realizarse por un gestor de cargas. Tampoco podrá la empresa (concesionario) suministrar cargas a vehículos eléctricos ya vendidos, pues en tal caso estará intermediando entre el comercializador y el consumidor y revendiendo energía.

DÉCIMA.- La prestación de la actividad por intrusos al sistema no constituidos en gestores de cargas genera consecuencias no sólo económicas a los sujetos legalmente constituidos. Desde una perspectiva global del Sector Eléctrico esa actividad vulnera las reglas del mercado, impide la ejecución de las funciones públicas que la ley encomienda a las Administraciones Públicas en relación con el Sector Eléctrico debido a su interés estratégico y quiebran los derechos y garantías de consumidores y usuarios.

UNDÉCIMA.- La CNE es el interlocutor más directo y eficaz para presentar la problemática de intrusismo en la recarga de vehículos por terceros. Es el organismo competente para el control e inspección de las instalaciones del que puede resultar la prohibición administrativa de ejercer la actividad. La CNE puede también abordar un planteamiento general del problema de intrusismo, incorporándolo al Informe anual que debe presentar a la Secretaría de Estado de Energía.

DUODÉCIMA.- La realización de la actividad de gestor de cargas sin haberse constituido en tal sujeto se tipifica como infracción grave en el artículo 61.9 LSE. Las sanciones previstas resultan de importante cuantía económica. El órgano fundamental en el ejercicio de la potestad sancionadora es la CNE a quien corresponde la instrucción de los expedientes sancionadores y la propuesta de sanción a imponer.

DECIMOTERCERA.- Las iniciativas de mejora de la posición de los gestores de cargas frente al fenómeno de intrusismo en la actividad pueden abordarse tanto desde una perspectiva de denuncia, bien particular bien en términos generales, como desde el impulso de un desarrollo o complemento normativo.

Para la primera línea de actuación la CNE es el interlocutor necesario.

Respecto al desarrollo normativo cabe promover un reforzamiento de la posición de los gestores de cargas mediante la atribución de funciones de acreditación técnica y seguridad de las instalaciones. La vía más adecuada para ello es la promoción del desarrollo normativo-técnico sobre las condiciones técnicas y requisitos de seguridad de las instalaciones que se encuentra pendiente y su necesidad y urgencia fue puesta de manifiesto por el Consejo de Estado y la CNE y reconocida por el propio Ministerio en el expediente de elaboración del RD 647/11. Cabría también actuar normativamente sobre el RD 1955/00 y, en el ámbito de la CAPV, sobre el D 282/02.

Esta es mi opinión que, como siempre, someto a cualquier otra mejor fundada en Derecho.

En Bilbao, a 19 de abril de 2012.

Javier Balza Aguilera