

Procedimiento para las Solicitudes de Análisis de Puntos de Recarga Eléctrica (PRE) Públicos

Fecha:

Versión:

1. INTRODUCCIÓN

El Pacto Verde Europeo es una hoja de ruta para dotar a la UE de una economía sostenible. La realización de este objetivo exigirá que se transformen los retos climáticos y medioambientales en oportunidades en todos los ámbitos políticos y que se logre una transición justa e integradora para todos.

Tal y como contempla la propia Comisión, Europa necesita una nueva estrategia de crecimiento que transforme la Unión en una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, donde:

- hayan dejado de producirse emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050
- el crecimiento económico esté disociado del uso de recursos
- no haya personas, ni lugares que se queden atrás.

El Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif-Alta Velocidad para el periodo 2018-2030 contempla el fomento de una movilidad sostenible y está alineado con el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 21 de enero de 2020, por el que se aprueba la Declaración ante la Emergencia Climática y Ambiental en España.

Una de las apuestas de Adif y Adif-Alta Velocidad dentro de su Plan de Lucha Contra el Cambio Climático es el fomento de la electro-movilidad como herramienta para cumplir con los objetivos de descarbonización de la actividad económica.

Desde hace años, Adif ha venido estudiando la forma de aprovechar la energía eléctrica de su red y fruto de los diferentes proyectos de I+D+i que se desarrollan, fue el registro de una patente sobre el Procedimiento de control del sistema y carga de baterías desde el sistema eléctrico ferroviario (P-NAC 201130502), cuyo plazo de vigencia finaliza el día 31 de marzo de 2031.

Lo novedoso de este sistema es que permite la captación de energía eléctrica en alta tensión (AT) del sistema eléctrico ferroviario y su transformación a baja tensión (BT), sin afectación al tráfico ferroviario, para la creación de Puntos de Recarga Eléctrica (PRE) abiertos al público que serán utilizados por los vehículos eléctricos.

A esta solución de conexión se le unen las que se pueden hacer desde las subestaciones eléctricas de tracción de la red ferroviaria y, cuando técnicamente sea posible, desde el centro de transformación de la estación, permitiendo crear igualmente Puntos de Recarga Eléctrica (PRE).

La creación de PRE públicos permite abordar, entre otras materias, uno de los grandes problemas a los que se enfrenta la carga del vehículo eléctrico, esto es permitir su aplicación a la movilidad interurbana, al contar Adif y Adif-Alta Velocidad para ello con un sistema en red de más de 9.700 kilómetros de líneas electrificadas, en corriente continua y alterna.

De esta forma, se puede afrontar una de las dificultades a las que se enfrenta el desarrollo del vehículo eléctrico con relación a su autonomía, al extender el radio de acción de los mismos entre áreas metropolitanas, en donde ya se encuentra en desarrollo la implantación de recarga eléctrica.

Y lo que es también relevante, permite que los ciudadanos de otras áreas que no se encuentran en las zonas metropolitanas relevantes, accedan a este sistema y contribuyan con ello al objetivo global de la descarbonización fomentando que no haya personas ni lugares que se queden atrás.

De acuerdo con el Informe Automoción 2020–2042 de ANFAC, España, con unos 5.200 puntos de recarga (2018), tiene una penetración inferior a la media de la UE (4,9 frente a 28,3 puntos de recarga rápida por cada 100 km de carretera), donde el 40% se concentran en 4 provincias. En la fecha propuesta de horizonte y para poder responder al futuro parque electrificado, España precisaría multiplicar por 160 el número de puntos de recarga (PRE), incorporando más de 830.000 en 20 años.

Los efectos de la COVID-19 sobre la economía y sobre el sistema energético, lejos de suponer una amenaza para la necesaria descarbonización de las economías, representan una oportunidad para acelerar dicha transición energética, de manera que las inversiones en renovables, eficiencia energética y nuevos procesos productivos, con la actividad económica y el empleo que éstas llevarán asociadas, actúen a modo de palanca verde para la recuperación de la economía española. La necesidad de impulsar la agenda de descarbonización y sostenibilidad como respuesta a la crisis es compartida en el ámbito europeo y, en este contexto, España está en condiciones de liderar este proceso, aprovechando las ventajas competitivas de nuestro país en ámbitos como la cadena de valor industrial de las energías renovables, la eficiencia energética o la digitalización. A su vez, debido al papel fundamental de la electricidad en el proceso de descarbonización de la economía, es condición indispensable, garantizar el equilibrio y la liquidez del sistema eléctrico, que se han visto amenazados en los últimos tiempos por factores coyunturales, como la caída brusca de la demanda y los precios en los distintos ámbitos de la economía como consecuencia de la crisis de la COVID-19.

Es por ello necesario adoptar medidas que permitan impulsar el proceso de reactivación económica y su electrificación y la implantación masiva de energías renovables, al tiempo que se respeta el principio de sostenibilidad del sistema eléctrico.

Este procedimiento es una contribución a la electro-movilidad al ir orientado a favorecer al despliegue de los puntos de recarga rápida y súper-rápida, haciéndolo compatible con el despliegue de otros tipos de sistemas de recarga.

En este sentido, con la finalidad de facilitar la creación de una amplia red de puntos de recarga rápida y super-rápida y tomando en consideración la evolución normativa que fomenta la instalación de puntos de recarga en edificios, en el procedimiento se establece una clara diferenciación entre este servicio y el que puede prestarse por el gestor de un aparcamiento en una estación, que podrá combinar el servicio de parking exclusivamente con puntos de recarga eléctrica lenta o semi-rápida.

El presente procedimiento podrá sufrir variaciones no sustanciales, sin necesidad de aprobación por parte del Consejo de Administración, siempre y cuando dichas modificaciones sean ajustadas al ordenamiento jurídico vigente, en especial a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario; y la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. OBJETO

El objeto del presente documento es establecer un proceso reglado para la tramitación de solicitudes de análisis de puntos de recarga eléctrica (PRE) públicos para su implantación y posterior explotación en Estaciones de Viajeros de titularidad de Adif, previa solicitud del operador y análisis por parte de Adif.

3. DEFINICIONES

Al objeto de permitir la preparación de las solicitudes, se tendrán en consideración las siguientes definiciones:

Conexión en AT	Instalación que permite la conexión en Alta Tensión (AT) desde la Línea Aérea de Contacto (LAC) o desde una Subestación de Tracción (SET) a la entrada al Sistema de Adif, formando parte del Subsistema de conexión a la LAC o SET.
Conexión en BT	Instalación que permite la conexión en Baja Tensión (BT) desde la salida del Sistema a la entrada del PRE, formando parte del Subsistema de Baja Tensión.
Gestor Acometida	Entidad que provee al Promotor del PRE (Adif-AV o Adif) la tensión de entrada en AT al Sistema y/o la tensión de entrada en BT al PRE.
Gestor del PRE	Entidad que presta el servicio al público de recarga a los vehículos eléctricos.
Gestor Suelo	Entidad que pone a disposición del Promotor del PRE un espacio físico para la instalación del PRE y sus elementos auxiliares.
Línea Aérea de Contacto (LAC)	Línea eléctrica que distribuye energía eléctrica a los vehículos eléctricos por medio de dispositivos de captación de corriente.
Plazas de servicio	Espacio debidamente señalizado en el que un vehículo eléctrico efectuará una parada por el tiempo estrictamente necesario para efectuar una recarga rápida o super-rápida desde el PRE.
Plazas de aparcamiento	Espacio debidamente señalizado en el que un vehículo eléctrico se estacionará durante un tiempo y en el que, adicionalmente, podrá efectuar una recarga lenta o semi-rápida.
Promotor del PRE	Entidad que ejecuta, como Adjudicatario, la instalación del PRE, tras el desarrollo del Proyecto Constructivo.
Proveedor del Sistema	Empresa licenciada por Adif para la fabricación/instalación del Sistema, en el caso de que el Promotor del PRE no pueda fabricarlo por si mismo.
Punto de Recarga (PRE)	Instalación física que permite, a través de un conector, la recarga de vehículos eléctricos (lenta/semi-rápida/rápida/súper-rápida). También se puede definir como estación de recarga.

Recarga lenta	Recarga de un vehículo eléctrico en monofásica que se realiza con un voltaje de 230V a un máximo de 3,7kW, en un tiempo estimado de recarga del 100 % de la batería entre 6-8 horas.
Recarga semi-rápida	Recarga de un vehículo eléctrico en monofásica (230V y 32A a una potencia de 7,4 KW) y también, recarga trifásica (de 16 A a 400 V, demandando una potencia de 11 kW y de 32 A a 400 V, con una potencia demandada 22 kW) en un tiempo estimado de recarga del 100 % de la batería entre de 3-4 horas.
Recarga rápida	Recarga de un vehículo eléctrico en corriente continua que permite la carga, como mínimo un 70% de la batería, en menos de 30 minutos, demandando una potencia a partir de 50 kW.
Recarga súper-rápida	La que demanda, por lo general, el doble de potencia que la carga rápida.
Sistema	Inversión de Adif protegida (P-NAC 201130502) que permite utilizar la línea aérea de contacto (LAC) redes ferroviarias de corriente continua y alterna para la alimentación de PRE. En el Sistema se incluye el subsistema de conexión a la LAC, el de adecuación de la tensión eléctrica de la LAC, subsistema auxiliar de Baja Tensión
Subsistema de conexión a la LAC	Conjunto de elementos técnicos que permite la conexión de la LAC a otro subsistema de forma segura.
Subsistema de adecuación de la tensión eléctrica de la LAC	Conjunto de equipamiento técnico que permite transformar y convertir la tensión eléctrica de la LAC a una tensión eléctrica en Baja Tensión para la alimentación de los vehículos eléctricos.
Subsistema de Baja Tensión	Conjunto de todos los elementos técnicos que permiten la distribución segura de la energía eléctrica a los cargadores de los vehículos eléctricos, ya en Baja Tensión.
Subsistema redundante	Conjunto de elementos técnicos que permiten garantizar la continuidad de la prestación del servicio de recarga en el supuesto de interrupción de la energía eléctrica procedente del Sistema.

Adif será en todo caso la entidad que provee la tensión de entrada en AT al Sistema en caso de aplicarse esta solución, pero no tendrá por qué participar en el subsistema redundante.

4. MARCO DE REFERENCIA

El marco de referencia para la definición de este proceso es:

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF).
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.
- La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y en su desarrollo en el Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales.
- La Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas.
- La Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.
- 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.
- Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
- 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.
- Normativa autonómica que proceda en función de la ubicación de las estaciones, en su caso.
- Ley 24/2015, de 24 de julio, de Patentes.
- Ley 17/2001, de 7 de diciembre, de Marcas.
- Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.
- Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

5. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y ALCANCE

Este procedimiento será de aplicación, con carácter general, para la realización y tramitación de solicitudes de análisis para la implantación de Puntos de Recarga Eléctrica (PRE) abiertos al público, en estaciones de viajeros de categorías 2 a 6 en líneas electrificadas, preferentemente en tramos de recorrido interurbano.

La relación de estaciones de viajeros y de las líneas electrificadas se encuentra disponible en la Declaración sobre la Red vigente en cada momento.

Los solicitantes deberán tener en cuenta que cada estación de recarga o PRE tendrá asignado, como mínimo, 1 plaza, de servicio o aparcamiento según sea la tipología de recarga, para vehículos eléctricos de la categoría de turismos.

Las solicitudes deberán tener en cuenta que, como mínimo, en la estación de viajeros deberá implantarse al menos 1 plaza de carga rápida.

En las estaciones de viajeros en las que exista un gestor de aparcamientos, no se podrán demandar espacios para la instalación de PRE que oferten un servicio de recarga de baterías en las modalidades lenta o semi-rápida junto con el servicio de estacionamiento de vehículos.

No obstante, se podrá solicitar la realización de un análisis técnico para determinar la viabilidad de instalar, en estas estaciones, PRE que oferten un servicio de recarga de baterías en las

modalidades rápida y/o super-rápida, si bien, tal y como se recoge en las definiciones, no se podrá, en ninguna circunstancia, ofrecer un servicio de aparcamiento vinculado a este servicio.

Adicionalmente, en estas estaciones el gestor del aparcamiento podrá prestar el servicio de recarga de baterías en las modalidades de lenta o semi-rápida.

Las estaciones que cuentan con un gestor de aparcamientos son las que se recogen en el Anexo 1.

La información requerida se rellenará el modelo adjunto en el Anexo 2 a este procedimiento, debidamente firmado y sellado.

6. CONFIDENCIALIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS

Todo el personal de Adif que forme parte de equipos de evaluación de las solicitudes que se realicen al amparo del presente documento firmarán compromisos de confidencialidad y declaración de inexistencia de conflictos de interés.

Los datos personales, serán tratados por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructura Ferroviarias (ADIF) con la finalidad de realizar la gestión y el mantenimiento de la relación contractual, La base jurídica que legitima el tratamiento es la ejecución del contrato. Sus datos serán conservados durante el tiempo que establezcan las leyes aplicables y no se cederán a terceros salvo obligación legal.

Puede acceder a sus datos, rectificarlos o suprimirlos, oponerse al tratamiento y solicitar su limitación, dirigiendo su petición a la dirección: correo electrónico del delegado dpd.adif@adif.es o por correo postal en Avenida Pio XII, 97-97 bis, 28036 – Madrid, acompañando fotocopia de su DNI o pasaporte.

7. TIPOS DE CONEXIONES

Las solicitudes de instalación de PRE que realicen los interesados serán evaluadas técnicamente al objeto de determinar las condiciones para su posible explotación.

Al objeto de dotar al PRE de energía eléctrica, Adif considerará tres tipos de soluciones técnicas:

- a) Toma de la energía eléctrica en AT de la LAC, para su posterior transformación en BT, en las condiciones necesarias para la provisión del sistema de recarga de baterías de los vehículos eléctricos.
Esta solución implica el uso de la patente de Adif sobre el Procedimiento de control del sistema y carga de baterías desde el sistema eléctrico ferroviario (P-NAC 201130502).
- b) Toma de la energía eléctrica sobre una Subestación Eléctrica de Tracción.
- c) Toma de energía eléctrica sobre el Centro de Transformación de una Estación, cuando técnicamente sea posible.

Adif analizará técnicamente las alternativas de conexión que se pueden realizar sobre sus instalaciones e infraestructuras.

Independientemente de la conexión empleada (LAC, Subestación o Centro de Transformación), el cargador eléctrico a utilizar en la instalación podrá ser cualquiera que proponga el potencial promotor del PRE, con las limitaciones anteriormente indicadas en el punto 5, siempre que se

encuentre homologado por la normativa vigente. Por este motivo, en la solicitud se deberá prever las necesidades de suministro a ofertar en los distintos puntos de recarga.

Los análisis de viabilidad técnica evaluarán, entre otros aspectos, el suministro de una potencia que oscilará entre 100 kw y un máximo de 500 kw e indicarán las alternativas y condiciones en las que se podría llevar a cabo.

8. DURACIÓN DE LAS AUTORIZACIONES

Las autorizaciones que se concedan, según lo previsto en este documento, para la instalación de PRE en estaciones de viajeros de Adif tendrán una duración de 15 años, prorrogables por un máximo de 5 años, a contar desde el inicio de la explotación.

Se establece un periodo máximo de un año desde la firma del contrato para la realización de las obras previstas para la adecuación de los espacios e instalaciones que se adjudiquen y el inicio de la explotación.

En todo caso, la vigencia de los contratos de arrendamiento destinados a la instalación de los PRE adjudicados se iniciará con la firma de los mismos.

9. CONDICIONES ECONÓMICAS

A la hora de realizar las peticiones, los solicitantes deben conocer las condiciones económicas mínimas que se contemplarían en la posterior licitación y que se exponen a continuación.

9.1. TRAMITACIÓN Y ANÁLISIS DE VIABILIDAD TÉCNICA

La tramitación y análisis de la viabilidad técnica para la implantación de PRE en la estación de viajeros solicitado implica un coste que será repercutido conforme se contempla en este documento al adjudicatario del PRE, junto con el coste del anuncio de licitación.

El coste de la tramitación y análisis no será superior a la cantidad de 2.600 € (IVA no Incluido).

9.2. COSTES DE ADAPTACIÓN

Los costes de adaptación de las instalaciones e infraestructuras de Adif para suministrar la energía eléctrica al PRE serán por cuenta del adjudicatario del mismo.

Adif efectuará una valoración de los trabajos necesarios para conseguir la adaptación requerida, que será incluida en su análisis de viabilidad técnica, así como una valoración estimada del coste para llevarla a cabo.

No será objeto de valoración económica el coste del Sistema.

Estas adaptaciones podrán llevarse a cabo con terceros autorizados por Adif, así como el aprovisionamiento del Sistema, que podrá ser adquirido con aquellos proveedores que cumplan con los requisitos de las recomendaciones e instrucciones técnicas definidas por Adif

El Adjudicatario de la implantación de PRE en cada localización será, por tanto, quien asuma los costes de adaptación de las instalaciones e infraestructuras necesarias para conseguir el suministro de la energía eléctrica en la potencia acordada, así como el aprovisionamiento del Sistema, si fuera el caso.

Todos los trámites y costes de adaptación de las plazas de servicio o de aparcamiento, o de los espacios necesarios para la implantación y uso del Sistema y aquellos otros necesarios para la instalación de otros servicios, serán igualmente a cargo del promotor del PRE.

9.3. COSTES OPERATIVOS

Los costes operativos, vinculados con la instalación del PRE y que tengan a Adif como proveedor, incluyendo los costes del mantenimiento de las instalaciones, serán asumidos por el promotor adjudicatario en fase de ejecución de contrato.

A continuación, se enumeran los costes operativos contemplados:

9.3.1. RENTA POR DISPONIBILIDAD DE ESPACIOS.

Las rentas mínimas por disponibilidad de espacios se han definido atendiendo a la categoría de la estación de viajeros, cuando se ubiquen en dichos recintos ferroviarios, y a la tipología de espacio demandado.

Estas rentas están sujetas a valoración económica en la fase de licitación. El solicitante podrá hacer una propuesta económica con un periodo carencia en el pago de las rentas por disponibilidad de espacios para plazas de servicio, plazas de aparcamiento e implantación de sistemas previstas en el presente apartado. Dicha carencia podrá aplicarse como máximo a los tres primeros años de explotación; si bien, solo será admisible siempre y cuando el valor actual de los flujos de pago ofertados no sea inferior al que se obtendría de acuerdo con los precios fijados, en cada caso, en el pliego para el número total de años del contrato. Adif incluirá en el pliego correspondiente la tasa de descuento aplicable para la determinación del valor actual.

En caso de optar por esta alternativa y de producirse la resolución anticipada del contrato por causas imputables al adjudicatario, éste deberá satisfacer a Adif el importe de la renta mínima prevista en el pliego durante el período de carencia.

Los espacios demandados podrán ser:

a) Espacio para plazas de servicio

Son aquellas en las que se podrá, única y exclusivamente, efectuar la recarga de baterías a vehículos eléctricos en la modalidad de rápida y super-rápida.

Los vehículos eléctricos sólo podrán permanecer en estos espacios el tiempo estrictamente necesario para efectuar la recarga.

Cada PRE de carga rápida o super-rápida tendrá asignada, como mínimo, 1 plaza de servicio, que podrá ampliarse a 2 plazas a petición del adjudicatario.

En el Anexo 3 se incluyen los precios mínimos de referencia correspondientes al año 2021 para estas plazas de servicio por estación.

El importe de esta renta se calculará, mensualmente, en función del precio ofertado en fase de licitación y el número de plazas de cada tipología implantadas en la estación.

b) Espacio para plazas de aparcamiento

Para aquellas estaciones de viajeros que no cuenten con un gestor de aparcamiento, se podrán solicitar plazas de aparcamiento en las que llevar a cabo igualmente, la recarga de baterías a vehículos eléctricos en la modalidad de lenta y semi-rápida.

Cada PRE de carga lenta o semi-rápida tendrá asignada, como mínimo, 1 plaza de aparcamiento que podrá ampliarse a 2 plazas a petición del adjudicatario.

En el Anexo 3 se incluyen los precios mínimos de referencia correspondientes al año 2021 para estas plazas de servicio por estación.

En fase de licitación se podrán realizar solicitudes de plazas adicionales.

El importe de esta renta se calculará, mensualmente, en función del precio ofertado en fase de licitación y el número de plazas implantadas en cada localización.

c) Espacio de implantación para la solución técnica de suministro de energía eléctrica y otros servicios

El importe de esta renta se calculará, mensualmente, en función del precio ofertado en fase de licitación y el número de m² necesarios para la implantación del Sistema.

De igual forma, y si hubiera disponibilidad, se podrán solicitar espacios para la implantación de otros servicios en soluciones desmontables (zonas de espera, espacios recreativos, de máquinas vending, de entrega de paquetería, publicidad, ...).

Cualquier actividad que se quiera vincular con estos espacios deberá ser previamente aprobada por Adif, en función de la oferta disponible en la estación de viajeros o localización en los que se solicita.

Por estas actividades el adjudicatario abonará una renta variable con un mínimo garantizado anual. La Renta Variable será igual al 10% de las ventas brutas anuales de todas las actividades comerciales desarrolladas en dichos espacios, excluido el importe de Impuesto sobre el Valor Añadido, (IVA).

La Renta Anual a abonar será la cantidad MAYOR de las dos siguientes:

- La Renta Mínima Garantizada Anual
- El 10% de las ventas brutas anuales de todas las actividades comerciales desarrolladas en dichos espacios, excluido el importe de Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) obtenidas ese año por el Adjudicatario de la explotación.

En el supuesto de que no se realicen actividades comerciales y se destinen estos espacios exclusivamente a la instalación de un área de descanso o similar, se abonará en cada ejercicio de vigencia la Renta Mínima Garantizada Anual.

9.3.2. DERECHOS DE USO DE PATENTE SOBRE EL SISTEMA

Para aquellas estaciones en las que la solución técnica de suministro de energía eléctrica al PRE sea mediante el empleo del Sistema de Adif, se requerirá al Adjudicatario el pago de un royalty por el uso de la patente.

El importe de ese royalty se calculará en función del precio ofertado en fase de licitación sobre el mínimo y el número de recargas efectuadas en el PRE.

Los precios mínimos por el uso de la patente y categoría de estación para el año 2021 se incluyen en el Anexo 3.

Como se ha indicado previamente, la vigencia de la patente finalizará el día 31 de marzo de 2031. En consecuencia, el adjudicatario vendrá obligado a abonar estos derechos hasta dicha fecha.

Adif establecerá unos mínimos anuales de aplicación por el uso de la patente, en función de la categoría de la estación y el año de ejecución del contrato. Los mínimos anuales establecidos por Adif son los que se recogen en el Anexo 3.

El importe mínimo contemplado para el 5º año de ejecución del contrato se aplicará para el resto de los años de ejecución del contrato, incluidas prórrogas, incrementándose en función de una tasa anual que se definirá en el pliego.

El importe a abonar en cada ejercicio será la mayor de las dos cantidades siguientes:

- El importe mínimo anual correspondiente al ejercicio.
- El importe acumulado de los derechos de uso en el ejercicio obtenido mediante el producto de las recargas realizadas en el año multiplicado por el precio unitario por recarga correspondiente.

9.3.3. PRECIO POR USO DE INSTALACIONES

Para aquellas estaciones en las que la solución técnica de suministro de energía eléctrica al PRE no sea el empleo del Sistema de Adif, se requerirá al Adjudicatario el pago de un precio por el uso de las instalaciones de Adif necesarias para realizar el suministro de energía eléctrica en el PRE.

El importe de ese precio se calculará en función de la cantidad ofertada en fase de licitación sobre el mínimo y el número de recargas efectuadas en el PRE.

Los precios mínimos por el uso de las instalaciones por tipo de estación son los que se incluyen para el año 2021 en el Anexo 3.

Adif establece unos mínimos anuales de aplicación por el uso de las instalaciones, en función de la categoría de la estación y el año de ejecución del contrato. Los mínimos anuales establecidos por Adif se han incluido en el Anexo 3.

El importe mínimo contemplado para el 5º año de ejecución del contrato se aplicará para el resto de los años de ejecución del contrato, incluidas prórrogas, incrementándose en función de una tasa anual que se definirá en el pliego.

El importe a abonar en cada ejercicio será la mayor de las dos cantidades siguientes:

- El importe mínimo anual correspondiente al ejercicio.
- El importe acumulado en el ejercicio obtenido mediante el producto de las recargas realizadas en el año multiplicado por el precio unitario por recarga correspondiente.

A partir de 31 de marzo de 2031, en aquellas estaciones en las que la solución técnica de suministro de energía eléctrica al PRE sea el empleo del Sistema de Adif, el Adjudicatario deberá abonar el precio variable previsto en este punto por el uso de las instalaciones del administrador general de infraestructuras.

9.3.4. COSTES ELÉCTRICOS DE LA ESTACIÓN DE RECARGA

Los costes de energía eléctrica en la estación de recarga serán repercutidos al Adjudicatario de manera mensual en base a los siguientes conceptos:

a) Coste de la energía consumida

El coste de la energía consumida incluirá todos los costes relacionados con el suministro eléctrico, a excepción de los costes de ATR (Acceso de Terceros a la Red), que serán facturados de manera independiente según se especifica en el siguiente apartado.

Se facturará el coste de la energía eléctrica teniendo en cuenta la energía consumida en el periodo de facturación según las lecturas del contador instalado en el Punto de Recarga o su medida estimada (en caso de incidencia en la medida registrada o su recepción). Esta medida podrá ser incrementada por un porcentaje adicional en concepto de pérdidas (X %) debido a la diferencia entre el punto de suministro de la red de Adif y el punto en el que esté ubicado el contador. Este porcentaje de pérdidas será comunicado por Adif en el análisis de viabilidad técnica que se realizará tras la solicitud de instalación del PRE. Sobre la energía consumida resultante tras la aplicación de este porcentaje de pérdidas, se aplicará el precio de la energía para el periodo de facturación en el punto de conexión de la red de Adif del que dependa la estación de recarga del Adjudicatario.

Dado que el coste para Adif AV depende de los contratos adjudicados a las comercializadoras de energía eléctrica y puede ser diferente en cada estación de recarga, según la modalidad contratada, el precio de la energía a aplicar en cada punto de conexión del que dependa la estación de recarga del Adjudicatario será publicado de manera mensual en el mes $n+1$ siendo n el mes de consumo.

b) Coste del acceso de terceros a redes (ATR)

El coste de acceso de terceros a redes (ATR) incluirá todos los costes relacionados con el acceso a la red vigentes en el sector eléctrico y que sean repercutidos a Adif AV en el punto de conexión del que dependa la estación de recarga del Adjudicatario.

Se repercutirá al adjudicatario de forma proporcional al consumo incurrido (incrementado con el porcentaje de pérdidas, según se define en el apartado a).

Por tanto, se facturará el coste del ATR teniendo en cuenta la energía consumida en el periodo de facturación según las lecturas del contador instalado en el Punto de Recarga o su medida estimada (en caso de incidencia en la medida registrada o su recepción), sobre la que se incluirá el porcentaje de pérdidas definido en el apartado a) y se aplicará sobre ésta el precio del ATR para el periodo de facturación en el punto de conexión de la red de Adif del que dependa la estación de recarga del Adjudicatario.

Dado que en este caso el precio de ATR depende fundamentalmente del consumo, de la potencia y de la tarifa contratada por Adif en sus puntos de suministro, el precio de ATR a aplicar en cada punto de conexión del que dependa la estación de recarga del Adjudicatario será publicado de manera mensual en el mes $n+1$ siendo n el mes de consumo.

Adicionalmente, si a petición del adjudicatario tras una solicitud de instalación del PRE y un análisis de viabilidad técnica favorable, aprobada y ejecutada por Adif, fuera necesaria la modificación del contrato ATR en un punto de suministro de Adif que alimente al punto de conexión del que dependa la estación de recarga del Adjudicatario, los costes incurridos adicionales motivados por dicha modificación serán repercutidos al adjudicatario. Esta información será facilitada por Adif en el análisis de viabilidad técnica.

c) Otros conceptos

En caso de que aparezcan nuevos conceptos de suministro de energía, ATR, cargos, etc. en el sector eléctrico, que recaigan como costes para Adif, este último podrá repercutirlos al Adjudicatario en la misma medida.

9.3.5. COSTES DEL MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LAS INSTALACIONES DE MODIFICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.

El adjudicatario deberá abonar los costes de las actuaciones de mantenimiento preventivo y correctivo que Adif realice directamente o a través de terceros en las instalaciones asociadas a la infraestructura ferroviaria y que han sido construidas en la LAC, subestación o centro de transformación para alimentación a los puntos de recarga.

9.3.6. OTROS COSTES

No están incluidos en las rentas los siguientes conceptos:

- a) Coste de otros suministros**
 - Consumo de electricidad (repercutibles según se recoge en este documento para el PRE)
 - Consumo de agua.
 - Otros consumos que requiera el Adjudicatario para la realización de su actividad.
- b) Servicios**
 - Limpieza de los espacios cedidos.
 - Mantenimiento de los espacios cedidos.
 - Vigilancia de los espacios cedidos por Adif, que deberá ser contratado con las empresas o entidades oportunas, si así lo estima oportuno.

Los solicitantes son conocedores de que en ninguna de las estaciones de viajeros existe vigilancia específica por lo que Adif declina cualquier responsabilidad por los daños, robos o hurtos que pudieran ocasionarse.

- c) Otros**
 - Impuesto de Bienes Inmuebles, en función de los m² que se le adjudiquen dentro de la Estación o instalación.
 - Tasa de Recogida de Basuras, en función de los m² que se le adjudiquen dentro de la Estación o instalación
 - Cualquier otro impuesto/tasa derivado del espacio o de la actividad desarrollada.

La contratación de otros suministros y servicios que se precisen será realizada directamente por el Adjudicatario a las empresas suministradoras, y en el caso de que no fuese posible, será necesario instalar equipos de medida individuales antes del inicio del contrato para determinar los consumos ligados directamente a esas actividades diferentes de la recarga eléctrica, con el fin de que Adif pueda repercutir de forma individualizada al Adjudicatario dichos consumos.

Los derivados de los gastos comunes anuales, entre los que se incluye los de gestión de la estación o localización solicitada, serán indicados en el análisis de evaluación técnica.

10. FORMULACIÓN DE SOLICITUD

10.1. DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA

Los solicitantes deberán justificar documentalmente los siguientes apartados:

10.1.1. DOCUMENTOS ACREDITATIVOS DE LA CAPACIDAD DE OBRAR

La capacidad de obrar de los empresarios españoles se acreditará mediante escritura, documentos de constitución, estatutos o acto fundacional en el que constarán las normas por las que se regula su actividad, inscritos, en su caso, en el correspondiente Registro Oficial.

10.1.2. DOCUMENTOS QUE ACREDITEN, EN SU CASO, LA REPRESENTACIÓN

Los que comparezcan, o firmen proposiciones en nombre de otro, presentarán poder bastante al efecto, y fotocopia legitimada notarialmente de su D.N.I. o del que, en su caso, le sustituya reglamentariamente. El poder deberá figurar inscrito en el Registro Mercantil. Si se trata de un poder para acto concreto, no es necesaria la inscripción en el Registro Mercantil, de acuerdo

con el artículo 94.1.5 del Reglamento del Registro Mercantil. A efectos de notificaciones, la persona que ostente la representación será la interlocutora ante Adif / Adif-Alta Velocidad en todo lo relacionado con la oferta presentada.

10.1.3. DECLARACIÓN RESPONSABLE QUE ACREDITE, EN SU CASO, LA SOLVENCIA TÉCNICA

Los solicitantes deberán presentar una declaración responsable, de que cumplen al menos uno de los medios siguientes:

- Disponer de una implantación mínima de Puntos de Recarga Público Lenta en número no inferior a 20 (típicamente de 3,7 kW) y/o disponer de una implantación mínima de Puntos de Recarga Públicos Semi-rápida en número no inferior a 15 (típicamente desde 7,4 a 11 o 22 kW).
- Disponer de una implantación mínima de Puntos de Recarga Público Rápida no inferior a 15, (típicamente de 50 kW).
- Disponer de una plataforma propia de gestión de las recargas eléctrica o estar integrado en una plataforma de gestión de recarga comunitaria en donde se facilite la gestión de recarga de los VE. En ambos casos la plataforma deberá permitir, al menos, identificar las estaciones de los PRE y el pago de los servicios de carga.

10.2. MODELO DE SOLICITUD

La solicitud que se presente ante Adif, además de ir acompañada de la documentación administrativa contemplada en este documento, se deberá realizar en el modelo adjunto en el Anexo 2 al presente procedimiento.

En la solicitud se hará referencia a la estación de viajeros o localización sobre la que se manifiesta el interés en realizar el análisis de viabilidad técnica.

10.3. MODO DE PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD

10.3.1. SEDE ELECTRÓNICA DE ADIF

El envío de la documentación se realizará por medios telemáticos a la sede electrónica de Adif, https://sede.adif.gob.es/es_ES/sede_electronica/index.shtml (Iniciar Nuevo Trámite-Formulario de Solicitudes, presentación de escritos y comunicaciones).

En el caso de la Sede Electrónica de Adif, la capacidad total de los ficheros por solicitud se limita a 4,5 Mb, por lo que, en el caso de que la solicitud, escrito o comunicación incluya documentación anexa que supere los límites establecidos, en cuanto al número de documentos anexos y/o al tamaño de los mismos, se puede realizar un segundo asiento registral, y en caso de que sea necesario, sucesivos asientos, con el resto de información, indicando en el asunto del mismo la referencia al número de registro del primero, de forma que se pueda agrupar posteriormente toda la documentación de la solicitud.

Para realizar el registro los interesados deben disponer de DNI electrónico (en caso de que actúen a título particular) o Certificado electrónico en vigor (en caso de que actúen a título particular o como representantes).

Esta página realizará la identificación de usuario mediante la plataforma Cl@ve. Será redirigido a su sistema de validación de identidad, facilitando varios medios de autenticación.

10.3.2. REGISTRO ELECTRÓNICO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

Alternativamente, cabe la posibilidad de que los interesados puedan presentar sus solicitudes/escritos a través del Registro Electrónico General de la Administración General del Estado. <https://rec.redsara.es>.

El Registro Electrónico General de la Administración General del Estado es un registro para la presentación de documentos para su tramitación con destino a cualquier órgano administrativo de la Administración General del Estado, Organismo público o Entidad vinculado o dependiente a éstos, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Al igual que en la Sede Electrónica de Adif, para realizar el registro los interesados deben disponer de DNI electrónico (en caso de que actúen a título particular) o Certificado electrónico en vigor (en caso de que actúen a título particular o como representantes).

Esta página realizará la identificación de usuario mediante la plataforma Cl@ve. Será redirigido a su sistema de validación de identidad, facilitando varios medios de autenticación.

Para navegadores que no soportan la ejecución de Applets Java es necesario tener instalado Autofirma.

Instrucciones para completar los formularios a través del Registro Electrónico General de la Administración General del Estado:

- En la casilla de organismo destinatario deberán consignar a Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) o, en su caso, a Adif-Alta Velocidad. El código DIR de Adif es el EA0003338 y el de Adif-Alta Velocidad es EA0008223.
- En la casilla de asunto deberán indicar: Solicitudes de Análisis de Puntos de Recarga Eléctrica (PRE) Públicos.

Se podrán adjuntar ficheros y documentos que cumplan los siguientes requisitos:

- Formato de ficheros permitidos: pptx, jpg, jpeg, txt, xml, xsig, xlsx, odg, odt, ods, pdf, odp, png, svg, tiff, docx, rtf.
- Tamaño máximo por fichero: 5 Mb.
- Tamaño máximo del conjunto de ficheros adjuntos: 15 Mb.
- Número máximo de documentos a adjuntar: 5.

En el caso de que la solicitud, escrito o comunicación incluya documentación anexa que supere los límites establecidos, en cuanto al número de documentos anexos y/o al tamaño de los mismos, se puede realizar un segundo asiento registral con el resto de información indicando en el asunto del mismo la referencia al número de registro del primero.

10.4. FORMA DE PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD

Las propuestas se presentarán redactadas en idioma español o, en su caso, acompañadas de traducción jurada, (primando esta última en caso de duda o discrepancia). El incumplimiento de este requisito comportará la desestimación de la propuesta presentada por el candidato.

Para todos los actos de comunicación, los candidatos deberán facilitar en su solicitud nombre o denominación social, el NIF, ya sea el personal, en caso de que actúen en nombre propio, o un NIF de empresa, en caso de que se actúe en representación de una persona jurídica, una cuenta de correo electrónico a través del cual el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se comunicará la puesta de disposición de las notificaciones que correspondan a través de la carpeta ciudadana.

En cuanto al cómputo de plazos, respecto a las notificaciones efectuadas y a las solicitudes recibidas, se estará a lo dispuesto en los artículos 30 y 31 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En todo caso, los candidatos deberán comunicarse con el Administrador de Infraestructuras ferroviarias a través de la Sede electrónica de Adif.

Todos los documentos que se presenten deberán ser originales o tener la consideración de auténticos, según la legislación vigente.

Los candidatos podrán designar como confidenciales alguno o algunos de los documentos aportados. Esta circunstancia deberá reflejarse claramente (sobreimpresa con marca de agua, en el encabezamiento o al margen de cada folio) en el propio documento designado como tal. La confidencialidad no podrá extenderse a todo el contenido de la solicitud del adjudicatario. Únicamente podrá extenderse a documentos que tengan una difusión restringida y, en ningún caso, a documentos que sean públicamente accesibles ni a las partes esenciales de la solicitud, respetándose en todo caso lo dispuesto en el Reglamento UE 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos, y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, así como su normativa complementaria. Tras proceder a la apertura de las solicitudes, se respetará en todo momento la confidencialidad de los solicitantes, asegurando la custodia de la documentación.

Cualquier consulta o aclaración que se precise sobre este procedimiento deberá realizarse a la sede electrónica de Adif indicada.

10.5. COMPROMISOS ASUMIDOS CON LA PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD

La manifestación de interés con relación a la instalación de PRE en una determinada localización supone la asunción de 2 compromisos básicos.

Por un lado, de Adif con relación al solicitante, para llevar a cabo el análisis de viabilidad técnico solicitado en los términos previstos en este documento.

El solicitante se compromete, en todo caso, al pago del estudio de viabilidad técnica solicitado, siempre que se cumplan los requisitos mínimos establecidos en el apartado 11, con la única excepción de no resultar adjudicatario del procedimiento de licitación, en cuyo caso el coste será repercutido al adjudicatario, si lo hubiera.

11. REVISIÓN DE LAS SOLICITUDES

Antes de proceder al análisis de viabilidad técnica, Adif llevará a cabo una verificación de requisitos mínimos garantizados, sobre la localización solicitada, que serán:

11.1. VERIFICACIÓN DE DISPONIBILIDAD DE SUMINISTRO ELÉCTRICO

Los PRE tomarán, inicialmente, energía del sistema eléctrico ferroviario, que podrá ser en cualquiera de las formas contempladas en este documento.

En el caso del Sistema patentado por Adif, está previsto efectuar el control de carga de baterías desde el sistema eléctrico ferroviario, de forma que, desde la red de catenaria, se puedan alimentar masivamente vehículos eléctricos, y todo ello sin que afecte a la alimentación eléctrica de los trenes.

No obstante, el sistema de recarga eléctrica de las baterías de los vehículos eléctricos está supeditado a la intensidad de las circulaciones de trenes que se efectúen en el tramo en el que se encuentre la estación de viajeros en la que se haya instalado un PRE.

Por otra parte, Adif realiza una serie de trabajos de mantenimiento programados sobre las infraestructuras ferroviarias, entre el que se encuentra el sistema eléctrico, que obliga a la

definición de unas bandas de mantenimiento en las que no se puede garantizar el suministro de energía eléctrica, por lo que el suministro eléctrico desde la LAC no puede ser continuado e ininterrumpido.

Por lo tanto, la verificación de disponibilidad de suministro eléctrico supondrá:

- La comprobación de que las bandas de mantenimiento del sistema eléctrico de Adif en esa estación de viajeros o localización se encuentran comprendidas en la franja horaria de 23:30 a 05:30.
- La comprobación que existe potencia disponible en la forma de acometida para el mínimo de potencia requerido para un punto de recarga.
- La comprobación que los sistemas de señalización ferroviaria admiten la instalación de un punto de recarga.
- La comprobación de la inexistencia de proyectos y/o actuaciones que impidan la instalación del punto de recarga

En el supuesto de que las bandas de mantenimiento no se encuentren en esa franja horaria, Adif comunicará al solicitante las que se contemplan para esa estación

El solicitante podrá retirar su petición de análisis si entiende que no le permite llevar a cabo su modelo de negocio previsto o ratificar la misma en las condiciones comunicadas por Adif.

11.2. VERIFICACIÓN DE ESPACIOS

Adif requiere que en cada estación se instale al menos 1 PRE de carga rápida.

Por este motivo, se verificará, antes de realizar el análisis de viabilidad técnica, que en la localización solicitada existe espacio para implantar al menos 1 plaza de servicio.

Igualmente, se verificará que la localización solicitada dispone de espacio para la potencial implantación del Sistema en el supuesto de que fuera ésta la solución técnica.

Adif comunicará al solicitante el resultado de esta verificación. En el caso de las estaciones cuya gestión ha sido encomendada a un tercero, en esta fase Adif deberá acordar con el referido gestor la recuperación del uso de los citados espacios.

El solicitante podrá retirar su petición de análisis si entiende que no le permite llevar a cabo su modelo de negocio previsto o ratificar la misma en las condiciones comunicadas por Adif.

12. ANÁLISIS DE VIABILIDAD TÉCNICA

Adif efectuará el análisis de viabilidad técnica para llevar a cabo la instalación de PRE en la estación de viajeros objeto de la solicitud, estableciendo las condiciones de explotación, en las que se incluirá una estimación económica de las adaptaciones necesarias en las instalaciones e infraestructuras de Adif.

13. LICITACIÓN DE LOS ESPACIOS

Realizado por Adif el análisis de viabilidad técnica se publicará en la página web la convocatoria de la licitación para la estación que se determine.

En el anuncio se indicará el plazo para la presentación de las ofertas, así como las condiciones de explotación que serán las determinadas por el análisis de viabilidad técnica realizado por Adif y que se incluirá como Anexo del Pliego.

Adif se reserva, en todo caso, la posibilidad de convocar licitaciones de espacios para la implantación de PRE sin que exista una petición previa, por un tercero, de análisis de viabilidad técnica.

Adif se reserva, igualmente, la posibilidad de agrupar un conjunto de estaciones de viajeros en una única licitación.

La licitación contendrá las condiciones económicas contempladas para esa estación de conformidad con las recogidas en este documento y el importe del presupuesto de elaboración del análisis de viabilidad técnica que deberá satisfacer la propuesta que resulte adjudicataria.

En el caso de que la solución técnica elegida para el suministro eléctrico al PRE sea la utilización del sistema de Adif, el Adjudicatario deberá suscribir el contrato de licencia para el uso de la patente, que se adjunta como anexo al pliego de bases para la licitación.

El Pliego de bases por el que se llevará a cabo la licitación, se adjunta al presente procedimiento como Anexo 4.

14. RECLAMACIONES

Contra las resoluciones dictadas por Adif que pongan fin al procedimiento, incidan directa o indirectamente el fondo del asunto, determinen la imposibilidad de continuar el procedimiento o bien produzcan indefensión o perjuicio irreparable a derechos e intereses legítimos, los interesados podrán interponer el recurso que proceda de conformidad con lo establecido en los artículos 112 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar cualquier otro que estimen oportuno.



ANEXO 1

ANEXO DE ESTACIONES DE ADIF CON GESTOR DE APARCAMIENTO

ESTACIÓN(*)	COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA	CATEGORÍA
A CORUÑA	Galicia	A CORUÑA	2
ALCAZAR DE SAN JUAN	Castilla - La Mancha	CIUDAD REAL	3
ALGECIRAS	Andalucía	CÁDIZ	4
ALMERIA	Andalucía	ALMERÍA	3
INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO	País Vasco	VIZCAYA	2
CÁDIZ	Andalucía	CÁDIZ	3
FERROL	Galicia	A CORUÑA	4
IRUN	País Vasco	GIPUZKOA	3
JAÉN	Andalucía	JAÉN	4
LOGROÑO	La Rioja	LA RIOJA	3
MERIDA	Extremadura	BADAJOS	3
RONDA	Andalucía	MÁLAGA	4
SALAMANCA	Castilla y León	SALAMANCA	3
SANTANDER	Cantabria	SANTANDER	3
VALENCIA-ESTACIO DEL NORD	Comunidad Valenciana	VALENCIA	2
VIGO-GUIXAR	Galicia	PONTEVEDRA	3

(*) Estaciones de categoría 2 a 5 gestionadas por Adif



ANEXO 2

MODELO DE SOLICITUD DE ANÁLISIS DE PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICA (PRE) PÚBLICOS

D. /Dña....., con
DNI..... en nombre y representación
de..... con domicilio
en..... provincia de....., solicita a ADIF la
realización de análisis de punto de recarga eléctrica (PRE) público, en la estación
ferroviaria de, de conformidad con lo establecido en el
PROCEDIMIENTO PARA LAS SOLICITUDES DE ANÁLISIS DE PUNTOS DE RECARGA
ELÉCTRICOS (PRE) PÚBLICOS.

Mediante la presente solicitud, la empresa asume el compromiso al pago
del estudio de viabilidad técnica solicitado (cuyo coste de tramitación y análisis
no será superior a la cantidad de 2.579,00 € (IVA no Incluido)), siempre que se
cumplan los requisitos mínimos establecidos en el apartado 11 del
PROCEDIMIENTO PARA LAS SOLICITUDES DE ANÁLISIS DE PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICA
(PRE) PÚBLICOS, con la única excepción de no resultar adjudicatario del
procedimiento de licitación que se derive de la presente solicitud, en cuyo caso
el coste será repercutido al adjudicatario de la misma.

A la presente solicitud se le acompaña la siguiente documentación, de
conformidad con lo establecido en el Punto 10 del PROCEDIMIENTO PARA LAS
SOLICITUDES DE ANÁLISIS DE PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICOS (PRE) PÚBLICOS:

- Documento acreditativo de la capacidad de obrar
- Documento acreditativo, en su caso, de la representación.
- Declaración responsable que acredite, en su caso, la solvencia técnica

El firmante declara que acepta las condiciones establecidas en el PROCEDIMIENTO
PARA LAS SOLICITUDES DE ANÁLISIS DE PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICOS (PRE)
PÚBLICOS.

Fdo: D/Dª

EMPRESA



ANEXO 3

ANEXO 3

PRECIOS MINIMOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO 2021¹

¹ADIF podrá actualizar estos precios anualmente

² Dadas las diferentes características en cuanto a población y localización de estas estaciones, ADIF podrá incorporar en el pliego un precio inferior con el límite del precio fijado para la categoría 5.

I. Precios mínimos de referencia para plazas de servicio.

Ubicación	Estaciones de Viajeros				
	Categoría 2	Categoría 3	Categoría 4	Categoría 5	Categoría 6 ²
€/plaza-mes Carga rápida	175	155	70	35	70
€/plaza-mes Carga super-rápida	350	310	140	70	140

II. Precios mínimos de referencia para plazas de aparcamiento.

Ubicación	Estaciones de Viajeros				
	Categoría 2	Categoría 3	Categoría 4	Categoría 5	Categoría 6 ²
€/plaza-mes	110	85	60	25	60

III. Precios mínimos de referencia para espacio de implantación para la solución técnica de suministro de energía eléctrica y otros servicios.

a. Implantación de la solución técnica de suministro de energía eléctrica

Ubicación	Estaciones de Viajeros				
	Categoría 2	Categoría 3	Categoría 4	Categoría 5	Categoría 6
€/m ² -mes Sistema	6	5,25	4,5	3	4,5
€/m ² -mes Otros	7,2	6,04	4,95	3	4,95

b. Otros servicios.

Ubicación	Estaciones de Viajeros				
	Categoría 2	Categoría 3	Categoría 4	Categoría 5	Categoría 6
Renta Mínima Anual Garantizada (€/m ²)	86,40€	72,48€	59,40€	36,00€	59,40€

IV. Precios mínimos de referencia por el uso de la patente.

a. Por recarga

Ubicación	Estaciones de Viajeros				
	Categoría 2	Categoría 3	Categoría 4	Categoría 5	Categoría 6
€/recarga	0,27	0,25	0,23	0,20	0,23

b. Anuales

Ubicación	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	
Categoría de la Estación	2	0	0	500	650	910
	3	0	0	465	605	845
	4	0	0	425	555	775
	5	0	0	400	520	725
	6	0	0	425	555	775

El importe mínimo contemplado para el 5º año de ejecución del contrato se aplicará para el resto de los años de ejecución del contrato, incluidas prorrogas, incrementándose en función de una tasa anual que se definirá en el pliego.

V. Precios mínimos de referencia por uso de las instalaciones.

a. Por recarga

Ubicación	Estaciones de Viajeros				
	Categoría 2	Categoría 3	Categoría 4	Categoría 5	Categoría 6
€/recarga	1,35	1,24	1,13	1,01	1,13

b. Anuales

Ubicación		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Categoría de la Estación	2	0	0	750	975	1.365
	3	0	0	640	830	1.160
	4	0	0	530	695	970
	5	0	0	450	585	815
	6	0	0	530	695	970

El importe mínimo contemplado para el 5º año de ejecución del contrato se aplicará para el resto de los años de ejecución del contrato, incluidas prórrogas, incrementándose en función de una tasa anual que se definirá en el pliego.



ANEXO 4