

Created	30/08/2023 7:34
¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Asociación declarada de Utilidad Pública

Nombre completo (del particular o de la institución representada)	BACC Bicicleta Club de Catalunya
¿Desea hacer público su nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?	Público

1. Valore la relevancia de las ubicaciones como factor competitivo en la actividad de recarga de vehículos eléctricos. Indique si a su juicio existen diferencias relevantes en las condiciones de competencia según la ubicación de los puntos de recarga (por ejemplo, entre zonas urbanas, vías interurbanas, etc.) y según la potencia de los puntos de recarga (recarga rápida, normal, lenta, etc.) y, de ser así, explique y valore dichas diferencias (máximo 500 palabras).	No tenemos un pronunciamiento como asociación sobre este particular.
2. Valore el diseño y funcionamiento de los procedimientos administrativos competitivos (como los concursos públicos) para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) e indique si, a su juicio, existen barreras desproporcionadas o injustificadas que dificulten la participación en dichos procedimientos y si existen elementos susceptibles de mejora (por ejemplo, en relación con la facilidad para participar en los procedimientos, la duración de los contratos, la división en lotes, etc.). En su caso, indique si existen diferencias en función de la localización o la potencia de los puntos (máximo 500 palabras).	Como asociación declarada de utilidad pública, nuestro temor es el contrario: las calles y vías públicas ya se encuentran saturadas de objetos que dificultan el tránsito y el disfrute peatonal de las aceras y zonas peatonales. Podemos encontrar en ellas contenedores de residuos, señalización vial, postes de iluminación, transformadores eléctricos, elementos de publicidad (MUPIs o pantallas), terrazas y veladores... Entendemos que la ubicación en zonas públicas de postes y/o cableado para la recarga de vehículos privados supone el riesgo de colocar aún más obstáculos. Esto es particularmente preocupante para las personas de visión o movilidad reducida, que tienen un riesgo mayor de tropezar o de ver impedido su libre derecho a la deambulación por la presencia de estos objetos. Entendemos no es aceptable ubicar infraestructuras de recarga en las aceras ni zonas peatonales, al igual que se han retirado paulatinamente las estaciones de combustible de las zonas urbanas (por motivos de salud y de control de riesgos), y que esto requiere barreras de entrada y criterios claros en la decisión de las ubicaciones. Por otro lado, existen ubicaciones privadas (garajes, aparcamientos de locales comerciales...) donde puede facilitarse este servicio y entendemos que esta alternativa la primera que debe facilitarse. Por tanto, reclamamos a la CNMC la apertura de miras al respecto de las necesidades de toda la sociedad en lo relativo a este asunto y no únicamente a las necesidades legítimas de las empresas que desean operar estas infraestructuras.

3. Valore los procedimientos y condiciones de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) y, en particular, si a su juicio existen requisitos injustificados o desproporcionados para su obtención. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización (vías urbanas, interurbanas etc.) o la potencia de los puntos (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).	A criterio de nuestra asociación, las condiciones deben de ser mucho más restrictivas con arreglo a (1) la densidad de la ubicación (a más denso el entorno urbano, más posibilidad de molestias y por tanto más exigencia) y (2) las molestias o dificultades que puedan provocar a terceras partes (de forma gruesa, cuanto mayor potencia, más necesidad de infraestructuras de apoyo como transformadores o cableado, más compleja y molesta su instalación y operación y mayor posibilidad de daños en caso de avería o funcionamiento inesperado). Por tanto, reclamamos a la CNMC la apertura de miras al respecto de las necesidades de toda la sociedad en lo relativo a este asunto y no únicamente a las necesidades legítimas de las empresas que desean operar estas infraestructuras.
4. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público. Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).	No tenemos un pronunciamiento como asociación sobre este particular.

5. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga localizados en espacios privados no accesibles al público general (en domicilios particulares o centros de trabajo, entre otros). Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).	Como asociación declarada de utilidad pública, nos gustaría recordar que cuando la admón. habla de "puntos de recarga de vehículo eléctrico" suele referirse a los de turismos o furgonetas, y que existen otros muchos vehículos híbridos o eléctricos ligeros que no requieren infraestructura de carga especial: las bicicletas y ciclos con asistencia eléctrica, los ciclomotores o motocicletas eléctricos, algunos cuadriciclos ligeros o sus remolques. En este sentido, además de facilitar la infraestructura de recarga de turismos o furgonetas eléctricos en espacios privados, existen dificultades para el almacenaje y recarga del resto de vehículos ligeros que mencionamos, en particular las bicicletas con asistencia eléctrica, que pueden sustituir a otros vehículos más pesados con ventaja en un gran porcentaje de trayectos, y cuyas baterías, en muchos casos extraíbles, pueden recargarse en instalaciones eléctricas ya existentes sin la menor dificultad. Múltiples actores señalan que la tendencia puede ser a la reducción del parque de vehículos turismos o furgonetas, actualmente de combustión, y su sustitución por vehículos más ligeros o por servicios de transporte de personas o de logística mejor optimizados, en lugar de simplemente sustituir la flota de vehículos de combustión por vehículos eléctricos del mismo peso y dimensiones. En ese caso, el dimensionamiento de la red de recarga de vehículos eléctricos debería ser acorde a esta premisa y no necesariamente habríamos de prever una sustitución 1:1 de los vehículos de combustión actuales por vehículos eléctricos, sino una reducción significativa de la flota, y por tanto también de la red de recarga.
6. Valore la regulación, trámites y requisitos para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en estaciones de servicio ya existentes, indicando en particular si a su juicio existen requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas. Indique, asimismo, si los trámites o condiciones de los operadores privados de estaciones de servicio pueden introducir obstáculos a la competencia injustificados o desproporcionados (máximo 500 palabras).	No tenemos un pronunciamiento como asociación sobre este particular.

7. Valore la regulación, trámites y requisitos para la creación y puesta en funcionamiento de electrolineras en vías interurbanas y para la instalación de puntos de recarga fuera de las estaciones de servicio ya existentes, indicando en particular si a su juicio existen requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas. En su caso, indique si afectan de forma diferente a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga según su potencia (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).	No tenemos un pronunciamiento como asociación sobre este particular.
8. Valore el conjunto de medidas de apoyo público para la instalación y explotación de puntos de recarga, en particular si considera que pueden plantear algún problema desde el punto de vista de la competencia y si son adecuados los procedimientos, plazos, condiciones, etc. En su caso, indique si, a su juicio, podrían adoptarse mejoras y cuáles serían. Señale si los instrumentos de apoyo público son diferentes en función de la localización, de la potencia u otras características de los puntos (máximo 500 palabras).	Como ya mencionamos, como asociación declarada de utilidad pública, nuestro temor es el contrario: las calles y vías públicas ya se encuentran saturadas de objetos que dificultan el tránsito y el disfrute peatonal de las aceras y zonas peatonales. Podemos encontrar en ellas contenedores de residuos, señalización vial, postes de iluminación, transformadores eléctricos, elementos de publicidad (MUPIs o pantallas), terrazas y veladores... Entendemos que la ubicación en zonas públicas de postes y/o cableado para la recarga de vehículos privados supone el riesgo de colocar aún más obstáculos. Esto es particularmente preocupante para las personas de visión o movilidad reducida, que tienen un riesgo mayor de tropezar o de ver impedido su libre derecho a la deambulación por la presencia de estos objetos. Entendemos no es aceptable ubicar infraestructuras de recarga en las aceras ni zonas peatonales, al igual que se han retirado paulatinamente las estaciones de combustible de las zonas urbanas (por motivos de salud y de control de riesgos), y que por tanto esto requiere barreras de entrada y criterios claros en la decisión de las ubicaciones. Por otro lado, existen ubicaciones privadas (garajes, aparcamientos de locales comerciales...) donde puede facilitarse este servicio y entendemos que esta alternativa la primera que debe facilitarse. Por tanto, reclamamos a la CNMC la apertura de miras al respecto de las necesidades de toda la sociedad en lo relativo a este asunto y no únicamente a las necesidades legítimas de las empresas que desean operar estas infraestructuras.

9. Valore las regulaciones relativas a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de propiedad privada como estaciones de servicio, aparcamientos y edificios no residenciales, incluyendo las referidas a obligaciones de instalación en determinados lugares (máximo 500 palabras).	Como asociación, entendemos que, siendo deseable la facilitación de los puntos de recarga de turismos y furgonetas eléctricos en localizaciones de propiedad privada, vemos necesaria la obligación de prever espacios de aparcamiento y almacenaje de vehículos híbridos y/o eléctricos ligeros, como las bicicletas y ciclos con asistencia eléctrica, los ciclomotores o motocicletas eléctricos, algunos cuadriciclos ligeros o sus remolques. En la actualidad, la obligatoriedad de prever estacionamiento o almacenaje para estos está en camino de devenir obligatoria (según la Directiva de Eficiencia Energética en la Edificación de la UE (EPBD) que introducirá estos requisitos en edificaciones nuevas o reformas a partir de 2027. Estimamos conveniente adelantarse en lo posible a esta obligatoriedad y prever también que estas ubicaciones dispongan o puedan disponer de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos ligeros, es decir, de enchufes.
10. Valore si, a su juicio, los acuerdos entre agentes privados relacionados con el acceso a ubicaciones para puntos de recarga en espacios privados (hoteles, centros comerciales, estaciones de servicio, etc.) pueden introducir restricciones injustificadas o desproporcionadas que limiten la competencia (máximo 500 palabras).	No tenemos un pronunciamiento como asociación sobre este particular.

11. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).	Como asociación de utilidad pública: 1. Entendemos que no está suficientemente establecido el dimensionamiento de la red de recarga de vehículos eléctricos "pesados" (turismos y furgonetas), porque es razonablemente probable que dado su elevado precio se vendan menos vehículos eléctricos que el parque actual de combustión. Por tanto la sustitución de la flota no sería 1:1 sino que a futuro habría menos coches eléctricos y que hagan falta menos cargadores de los esperables. 2. Este efecto de no sustitución 1:1 se verá reforzado por la existencia y conveniencia de vehículos eléctricos ligeros (como cuadriciclos y triciclos ligeros, bicicletas de carga o bicicletas eléctricas y sus remolques) que pueden sustituir con ventaja y ahorro a turismos, furgonetas o furgones, sobre todo si hay una adecuada infraestructura de logística intermedia que acompañe (centros de consolidación y de logística inversa), así como infraestructura de aparcamiento o almacenaje en las viviendas y centros de atracción (de trabajo, de estudios, de salud, de ocio, de comercio...), así como con la mejora de los servicios de transporte público. 3. Por motivos de accesibilidad y de seguridad, hay numerosas disposiciones que exigen dejar espacio libre en aceras y zonas peatonales para el paso y consideramos inaceptable que se pueda ubicar cualquier tipo de infraestructura adicional en LAS ACERAS O ZONAS DE USO PEATONAL. De hecho, en cuanto al estacionamiento de vehículos ligeros (bicicletas, ciclos), la recomendación de nuestra asociación es su ubicación en la calzada, en sustitución del aparcamiento de otros vehículos más pesados o potencialmente dañinos por su peso, potencia, velocidad o emisiones de gases, ruido o partículas.
12. Valore el proceso de conexión a la red eléctrica con la potencia deseada, indicando si a su juicio existen barreras o dificultades injustificadas o desproporcionadas a nivel regulatorio, administrativo o en la relación y trámites con las distribuidoras de electricidad (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.

13. Indique si, a su juicio, las reglas actuales sobre acceso y conexión a las redes de electricidad fomentan un reparto adecuado de la capacidad disponible entre todos los operadores interesados en instalar puntos de recarga (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.
14. En relación con los acuerdos entre operadores, comercializadoras de energía, etc., para el suministro de electricidad al punto de recarga, indique si, a su juicio, existe algún aspecto con potencial para restringir la competencia de forma injustificada o desproporcionada, y valore la posibilidad de adquirir electricidad directamente en el mercado de producción (sin adquirirla a una comercializadora) o participar en los mecanismos de flexibilidad del mercado (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.

15. Valore el sistema de reparto de costes de adaptación de la red de distribución eléctrica y los plazos de adaptación de la red (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.
16. Valore si, a su juicio, existen diferencias relevantes entre diferentes partes del territorio español o entre diferentes gestores de redes en cuanto al acceso y conexión a las redes de electricidad (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.

17. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).

No tenemos un posicionamiento sobre este tema.

18. Valore la accesibilidad y calidad de la información sobre la localización y disponibilidad de los puntos de recarga. Indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto (máximo 500 palabras).

No tenemos un posicionamiento sobre este tema.

19. Valore el grado de competencia en el sector de la prestación de servicios de recarga para vehículos eléctricos (en su caso, indique los segmentos del mercado o las actividades concretas que estén sujetos a problemas de competencia) (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.
20. Valore la existencia de obstáculos técnicos para la utilización de cualquier punto de recarga por parte de cualquier tipo de vehículo eléctrico. En su caso, especifique los obstáculos e indique cómo se podría mejorar en este aspecto. Indique, además, si a su juicio, estos obstáculos técnicos afectan de forma diferente a los puntos de recarga según su localización o potencia (máximo 500 palabras).	De nuevo, nos gustaría recordar que ya existen vehículos eléctricos o híbridos ligeros (bicicletas o ciclos con asistencia, ciclomotores o motocicletas eléctricas, cuadriciclos ligeros) cuyas baterías requieren escasa potencia de carga y por tanto no requieren una adaptación especial de la red eléctrica, porque se pueden cargar en cualquier enchufe doméstico. La necesidad de adaptación de la red debe dimensionarse teniendo en cuenta el enorme potencial de trasvase modal de estos vehículos, unido a una potencial mejora de la logística (con centros de consolidación intermedios) y de los servicios de transporte público, resultando en enormes ahorros energéticos y ahorrando costes de adaptación de la red eléctrica.

21. Valore cuáles son los elementos y costes principales para la instalación, puesta en funcionamiento y mantenimiento de los puntos de recarga para vehículo eléctrico, indicando si, a su juicio, algunos suponen una barrera injustificada o desproporcionada para ejercer dicha actividad. En particular, indique si, a su juicio, existen diferencias relevantes en este sentido en función de la localización o potencia de los puntos (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.
22. Valore si existen obstáculos injustificados o desproporcionados para la prestación de servicios de recarga como empresa proveedora de servicios para la movilidad eléctrica (e-Mobility Service Provider, EMSP) sin ser titular de la infraestructura de recarga (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.

23. Valore si existen dificultades injustificadas o desproporcionadas relacionadas con el uso de puntos de recarga operados por diferentes empresas respecto, por ejemplo, a la transparencia en condiciones del servicio, necesidad de aplicaciones o cuentas de usuario, etc. (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.
24. Valore los procedimientos de pago en los puntos de recarga, en particular si existen obstáculos injustificados o desproporcionados relacionados con la interoperabilidad de los medios de pago En su caso, indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.

25. Valore la transparencia de las tarifas aplicadas en los puntos de recarga, en particular si resulta sencillo comparar entre los precios de diferentes operadores. En su caso, indique cómo se podría mejorar en este aspecto. (máximo 500 palabras).

No tenemos un posicionamiento sobre este tema.

26. Explique y valore las estrategias de discriminación en tarifas o condiciones del servicio según el medio de pago, app o plataforma empleado por el usuario (máximo 500 palabras).

No tenemos un posicionamiento sobre este tema.

27. Valore si las estrategias comerciales de los proveedores de servicios de recarga eléctrica pueden contener elementos que supongan una barrera desproporcionada o injustificada a la competencia, tanto en el caso de la recarga en puntos de acceso público como para los puntos de acceso privado situados en hogares, centros de trabajo, etc. (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.
28. Indique si, a su juicio, existen dificultades injustificadas o desproporcionadas para el uso de puntos de recarga por parte de usuarios de vehículos eléctricos procedentes de otros países (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.

29. En relación con los puntos de recarga de acceso privado, valore la facilidad de cambio entre diferentes proveedores de energía eléctrica una vez el punto de recarga está ya en funcionamiento (máximo 500 palabras).	No tenemos un posicionamiento sobre este tema.
30. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).	De nuevo, nos gustaría recordar que ya existen vehículos eléctricos o híbridos ligeros (bicicletas o ciclos con asistencia, ciclomotores o motocicletas eléctricas, cuadriciclos ligeros) cuyas baterías requieren escasa potencia de carga y por tanto no requieren una adaptación especial de la red eléctrica, porque se pueden cargar en cualquier enchufe doméstico. La necesidad de adaptación de la red debe dimensionarse teniendo en cuenta el enorme potencial de trasvase modal de estos vehículos, unido a una potencial mejora de la logística (con centros de consolidación intermedios) y de los servicios de transporte público, resultando en enormes ahorros energéticos y ahorrando costes de adaptación de la red eléctrica.