



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



Plan de Recuperación,
Transformación y Resiliencia

GTIRVE

Grupo de Trabajo Infraestructuras de Recarga del Vehículo Eléctrico



Despliegue de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos

ABRIL 2024

DOCUMENTO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS
DE INTERPRETACIÓN NORMATIVA
RELATIVA AL DESPLIEGUE DE LA
INFRAESTRUCTURA DE RECARGA



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO



IDAE
Instituto para la Diversificación
y Ahorro de la Energía

Contenido

1. Según lo establecido en el Real Decreto-Ley 29/2021, ¿puede emplearse la declaración responsable en lugar de solicitar la licencia de obra para la realización de la acometida del punto de recarga? 5
2. Según lo establecido en el Real Decreto-Ley 29/2021, ¿puede emplearse la declaración responsable en lugar de solicitar la licencia de obra para la conexión de la instalación de recarga?..... 5
3. Según lo establecido en el Real Decreto-Ley 29/2021, ¿puede emplearse la declaración responsable en lugar de solicitar la autorización previa para la instalación de un centro de seccionamiento y transformación para infraestructura de recarga? 5
4. Según lo establecido en el Real Decreto-Ley 29/2021, ¿puede realizarse la puesta en funcionamiento de un punto de recarga, empleando la declaración responsable, de manera paralela al proceso de la aprobación de la instalación eléctrica por parte de Industria? 6
5. En el caso de puntos de recarga de al menos 3.000 kW, ¿es necesaria la declaración de utilidad pública de la instalación (DUP)? 6
6. ¿En las instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas dedicadas a infraestructuras de recarga de vehículo eléctrico de potencia inferior a 3000 kW se requiere las autorizaciones previstas en los apartados 1.a) y 1.b) del artículo 53? (autorizaciones administrativas previas y autorización administrativa de construcción) 7
7. ¿Qué criterio debe considerarse para determinar la potencia de las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos señalada en el art.53 de esta Ley? 7
8. Aclaración sobre la definición de Infraestructura de puntos recarga de vehículos eléctricos del artículo 3 letra c) de la Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos. 8
9. El Real Decreto 184/2022 establece en su artículo 6, apartado 4.h, que el operador del punto de recarga tiene la obligación de *“proporcionar en cualquier caso la posibilidad de recarga mediante la modalidad de carga puntual a los usuarios de vehículos eléctricos, sin que se puedan establecer*

- obstáculos de tipo técnico o de naturaleza contractual a dicha carga*". ¿Qué se considera obstáculo de tipo técnico? 8
10. El Real Decreto 184/2022 establece que en la modalidad de carga puntual se deberá contar con métodos de pago tanto físicos como electrónicos. ¿Qué se considera como métodos físicos y electrónicos? 9
11. El Real Decreto-Ley 29/2021 modifica la Ley 37/2015, de carreteras, indicando que entre la zona de servidumbre y la línea límite de edificación pueden instalarse puntos de recarga que sean fácilmente desmontables. ¿Qué se considera "fácilmente desmontable"? ¿Representa esta flexibilidad un instrumento para favorecer la instalación de puntos de recarga de acceso público?..... 10
12. En el redactado del Decreto Ley 29/2021 no se precisa: 1) Cómo actuar en el caso que el espacio destinado a aparcamiento no tenga las plazas adecuadamente delimitadas 2) Cómo se aplican las ratios establecidas para el caso de motos, coches y camiones 10
13. ¿Cuándo se consideran condiciones injustificadas, dificultades o retrasos en la tramitación? Sería conveniente especificar plazos o criterios para saber cuándo se puede denunciar. ¿Ante qué organismo o administración y mediante qué procedimiento se puede denunciar estos incumplimientos? 11
14. ¿Existe alguna limitación de potencia para la utilización de declaraciones responsables, siempre que no se afecte a la parte de la acometida? Es decir, ¿se podrían instalar puntos de recarga de potencia superior a 3.000 kW con una declaración responsable, o el hecho de superar esta potencia implica necesariamente una licencia de obra aunque no se modifique la acometida? 12
15. Con respecto a la obligatoriedad de un número concreto de "estaciones de recarga" del RD Ley 29/2021, ¿qué se considera como estaciones de recarga? En el RD 1053/2014, se menciona que la "estación de recarga" puede tener varias tomas de corriente o conectores, pero no se especifica si de posible uso simultáneo o no. ¿Esas estaciones de recarga de las que habla el RD Ley 29/2021, serían cada una de las conexiones de recarga que pueden usarse de forma simultánea pertenezcan o no a una misma columna de recarga o cada una de las columnas de recarga independientemente de que tengan una o varias conexiones de recarga de posible uso simultáneo? 13

16. ¿Puede un sistema de baterías extraíbles tipo rack, que alimenta a diversos vehículos eléctricos, considerarse como estación de carga en el espíritu del RDL 29/2021 y por tanto, computar como actuación dentro de las obligaciones de dicho RDL? 13
17. ¿En qué tipo de edificios o aparcamientos es obligatorio instalar puntos de recarga? 15
18. ¿En qué tipo de edificios o aparcamientos es obligatorio realizar una preinstalación de sistemas de conducción de cables para facilitar la futura instalación de puntos de recarga?..... 15
19. Cuando la instalación de nuevos puntos de recarga puede suponer una ampliación de potencia más allá de la máxima admisible del edificio/instalación existente, ¿existen alternativas a la ampliación de la sección de la línea general de alimentación (LGA) dl edificio? 16
20. ¿Qué factor de simultaneidad se prevé en el dimensionado de las instalaciones de enlace y previsión de cargas? 16

1. Según lo establecido en el Real Decreto-Ley 29/2021, ¿puede emplearse la declaración responsable en lugar de solicitar la licencia de obra para la realización de la acometida del punto de recarga?

NO. La declaración responsable a la que se alude en el RD Ley 29/2021, se ciñe a los trámites con la administración local para la instalación del punto de recarga, en contraposición con las licencias de obras que se solicitan en muchos puntos del territorio y que retrasa la instalación y puesta en funcionamiento de los puntos de recarga. Pero no se puede extrapolar este relajamiento procedimental a los trámites con la distribuidora ni con Industria por razones técnicas y de seguridad de las personas. Y por supuesto, todo esto no invalida el procedimiento de autorización en caso de que las infraestructuras tengan una potencia superior a 3.000 kW.

2. Según lo establecido en el Real Decreto-Ley 29/2021, ¿puede emplearse la declaración responsable en lugar de solicitar la licencia de obra para la conexión de la instalación de recarga?

NO. La declaración responsable a la que se alude en el RD Ley 29/2021, se ciñe a los trámites con la administración local para la instalación del punto de recarga, en contraposición con las licencias de obras que se solicitan en muchos puntos del territorio y que retrasa su instalación y puesta en funcionamiento. Pero no se puede extrapolar este relajamiento procedimental a los trámites con la distribuidora ni con Industria por razones técnicas y de seguridad de las personas. Y por supuesto, todo esto no invalida el procedimiento de autorizaciones en caso de que las infraestructuras eléctricas tengan una potencia superior a 3.000 kW.

3. Según lo establecido en el Real Decreto-Ley 29/2021, ¿puede emplearse la declaración responsable en lugar de solicitar la autorización previa para la instalación de un centro de seccionamiento y transformación para infraestructura de recarga?

NO. La declaración responsable a la que se alude en el RD Ley 29/2021, se ciñe a los trámites con la administración local, en contraposición con las licencias de obras que se solicitan en muchos puntos del territorio y que retrasa su instalación y puesta en funcionamiento. Pero no se puede extrapolar este relajamiento procedimental a los trámites con la distribuidora ni con Industria por razones técnicas y de seguridad de las personas. Y por supuesto, todo esto no invalida el procedimiento de autorización en caso de que las infraestructuras eléctricas tengan una potencia superior a 3.000 kW.

4. Según lo establecido en el Real Decreto-Ley 29/2021, ¿puede realizarse la puesta en funcionamiento de un punto de recarga, empleando la declaración responsable, de manera paralela al proceso de la aprobación de la instalación eléctrica por parte de Industria?

NO. La declaración responsable a la que se alude en el RD Ley 29/2021, se ciñe a los trámites con la administración local, en contraposición con las licencias de obras que sabemos que se solicitan en muchos puntos del territorio y que retrasa su instalación y puesta en funcionamiento. Pero no se puede extrapolar este relajamiento procedimental a los trámites con la distribuidora ni con Industria por razones técnicas y de seguridad de las personas. Y por supuesto, todo esto no invalida el procedimiento de autorización en caso de que las infraestructuras eléctricas tengan una potencia superior a 3.000 kW.

5. En el caso de puntos de recarga de al menos 3.000 kW, ¿es necesaria la declaración de utilidad pública de la instalación (DUP)?

NO.

En primer lugar, hay que aclarar que la DUP corresponde a “las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga” > 3.000 kW, y no a la propia estación de recarga, según lo dispuesto en el art. 54 de la Ley del Sector Eléctrico.

Por otro lado, la DUP no es una obligación para el promotor de la infraestructura, sino que simplemente se ha dispuesto en el Real Decreto-Ley 23/2020 esta regulación para que, en su caso, los promotores puedan hacer uso de ella a los efectos expropiatorios oportunos (expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso), pero por supuesto siempre será más fácil y ágil a efectos de tramitación si el promotor tiene los terrenos (o los acuerdos necesarios con los titulares de los mismos) a fin de evitarse el procedimiento de expropiación.

Por tanto, los promotores de infraestructuras eléctricas para puntos de recarga de al menos 3.000 kW tienen derecho a acogerse a la declaración de utilidad pública, pero no es una obligación.

6. ¿En las instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas dedicadas a infraestructuras de recarga de vehículo eléctrico de potencia inferior a 3000 kW se requiere las autorizaciones previstas en los apartados 1.a) y 1.b) del artículo 53? (autorizaciones administrativas previas y autorización administrativa de construcción)

Cuando las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia inferior a 3.000 kW precisen la instalación para la puesta en funcionamiento de instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas, no quedarán sometidas al régimen de autorizaciones previsto en los apartados 1.a) y 1.b) del artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico siempre que estas sean ejecutadas por el titular de la infraestructura de la estación de recarga de vehículos eléctricos independientemente que con posterioridad estas instalaciones tengan que ser cedidas a la compañía distribuidora.

Para mayor claridad, las infraestructuras de distribución comprende los siguientes elementos: centros de transformación de distribución, centros de seccionamiento, líneas aéreas y líneas subterráneas para lo cual no se requerirá autorización administrativa previa y autorización administrativa de construcción siempre que las mismas sean para la puesta en funcionamiento de estaciones de recarga de vehículo eléctrico con una potencia inferior a 3000 kW y sean construidas por el titular de las mismas, independientemente que con posterioridad estas instalaciones tengan que ser cedidas a la compañía distribuidora.

7. ¿Qué criterio debe considerarse para determinar la potencia de las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos señalada en el art.53 de esta Ley?

La potencia prevista en el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico, en cuanto al régimen de autorizaciones, será la suma de potencia máxima prevista de los transformadores a instalar para las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos.

8. [Aclaración sobre la definición de Infraestructura de puntos recarga de vehículos eléctricos del artículo 3 letra c\) de la Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.](#)

A estos efectos, se entiende por Infraestructura de puntos recarga de vehículos eléctricos al conjunto de dispositivos físicos y lógicos, destinados a la recarga de vehículos eléctricos que cumplan los requisitos de seguridad y disponibilidad previstos para cada caso, con capacidad para prestar servicio de recarga de forma completa e integral. Una infraestructura de puntos recarga de vehículos eléctricos incluye los equipos de recarga, que a su vez están formadas por uno o más puntos de recarga, el sistema de control, canalizaciones eléctricas, los cuadros eléctricos de mando y protección, los equipos de medida, los centros de transformación, si fueran necesarios para adaptar el suministro de red a la alimentación de los equipos, los centros de seccionamiento, si fueran necesarios para la viabilidad del suministro de red, e incluso otros equipamientos para el apoyo o abastecimiento del suministro eléctrico como paneles fotovoltaicas y baterías, cuando éstos sean exclusivos para la recarga del vehículo eléctrico, así como los protocolos de comunicación e interoperabilidad y un sistema de pago para el que no se necesite ningún tipo de contrato, cuando éstos sean de acceso público. Para mayor claridad, todos los elementos necesarios para la puesta en funcionamiento de una estación de recarga de vehículo eléctrico se consideran elementos de la infraestructura.

9. [El Real Decreto 184/2022¹ establece en su artículo 6, apartado 4.h, que el operador del punto de recarga tiene la obligación de “proporcionar en cualquier caso la posibilidad de recarga mediante la modalidad de carga puntual a los usuarios de vehículos eléctricos, sin que se puedan establecer obstáculos de tipo técnico o de naturaleza contractual a dicha carga”. ¿Qué se considera obstáculo de tipo técnico?](#)

En relación con los obstáculos técnicos, la norma no está pensando en métodos de pago en particular como restricciones de tipo técnico. Más bien, se trata de evitar que la recarga puntual se impidiese estableciendo, por ejemplo, conectores ad hoc exclusivos para determinadas marcas de vehículos o limitaciones técnicas basadas en reconocimiento de marca.

¹ [Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos](#)

10. El Real Decreto 184/2022 establece que en la modalidad de carga puntual se deberá contar con métodos de pago tanto físicos como electrónicos. ¿Qué se considera como métodos físicos y electrónicos?

Sobre los métodos de pago, la regulación nacional se ha planteado desde una perspectiva de flexibilidad: al CPO se le dice que “Esta modalidad de contratación podrá incluir métodos de pago tanto físicos como electrónicos y deberá salvaguardar el carácter puntual de la recarga asociada a esta modalidad de contratación”. Es decir, al CPO no se le obliga a colocar un TPV físico en el punto, ni cualquier otro método de pago en particular, quedando a su voluntad la implantación de cualquier método de pago siempre que se salvede el carácter puntual de la recarga.

El Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE (AFIR), que ya ha entrado en vigor y es de obligado cumplimiento, es más exigente que la regulación nacional, y en su artículo 5 establece: *En los puntos de recarga de acceso público implantados a partir del 13 de abril de 2024, será posible realizar recargas puntuales utilizando un instrumento de pago de uso generalizado en la Unión. Para ello, el operador del punto de recarga*

aceptará pagos electrónicos en dichos puntos a través de terminales y dispositivos utilizados para servicios de pago, entre los que se incluirá al menos uno de los siguientes:

a) lectores de tarjetas de pago;

b) dispositivos con tecnología sin contacto, que, como mínimo, puedan leer tarjetas de pago;

c) para los puntos de recarga de acceso público con una potencia disponible inferior a 50 kW, dispositivos que utilicen una conexión a internet y permitan realizar operaciones de pago seguras, como, por ejemplo, las que generan un código de respuesta rápida específico.

A partir del 1 de enero de 2027, el operador del punto de recarga garantizará que todos los puntos de recarga de acceso público que explote con una potencia disponible igual o superior a 50 kW implantados a lo largo de la red de carreteras de la RTE-T o implantados en una zona de estacionamiento segura y protegida, incluidos los puntos de recarga implantados antes del 13 de abril de 2024, cumplan los requisitos de las letras a) o b).

11. El Real Decreto-Ley 29/2021 modifica la Ley 37/2015, de carreteras², indicando que entre la zona de servidumbre y la línea límite de edificación pueden instalarse puntos de recarga que sean fácilmente desmontables. ¿Qué se considera "fácilmente desmontable"? ¿Representa esta flexibilidad un instrumento para favorecer la instalación de puntos de recarga de acceso público?

El concepto "fácilmente desmontable" hace referencia a aquellas instalaciones que cumplan las siguientes condiciones:

1. Consten de cualquier tipo de estructuras o instalaciones sin empotramiento en la cimentación, excepto si éste fuera fácilmente extraíble.
2. Estén constituidas por elementos de serie prefabricados, módulos, paneles o similares, sin elaboración de materiales en obra ni empleo de soldaduras.
3. Se monten y desmonten mediante procesos secuenciales, pudiendo realizarse su levantamiento sin demolición, siendo el conjunto de sus elementos fácilmente transportable y no precise para su montaje o desmontaje maquinaria de elevación o carga, excepto maquinaria ligera.

Dado que la idea de "fácilmente desmontable" se ha desarrollado para facilitar la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, una gran mayoría de ellos cumplirá con estas condiciones sin poner en riesgo ni la seguridad vial ni la explotación de la carretera.

Es importante señalar que este concepto de "fácilmente desmontable" se va a detallar en el nuevo Reglamento General de Carreteras que esperamos que se apruebe a lo largo del año 2023.

12. En el redactado del Decreto Ley 29/2021 no se precisa: 1) Cómo actuar en el caso que el espacio destinado a aparcamiento no tenga las plazas adecuadamente delimitadas 2) Cómo se aplican las ratios establecidas para el caso de motos, coches y camiones

Según el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la competencia para definir las condiciones de los aparcamientos corresponde a las autoridades locales. El número de

² [Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras](#)

cargadores a instalar se calculará según el número de plazas que tenga el aparcamiento de acuerdo con la normativa del municipio.

El real decreto ley no distingue tipos de aparcamientos, sino la ratio de número de cargadores según el número de plazas. En todo caso, se recomienda instalar cargadores que den respuesta al tipo de vehículos que presente mayor demanda de suministro eléctrico.

13. ¿Cuándo se consideran condiciones injustificadas, dificultades o retrasos en la tramitación? Sería conveniente especificar plazos o criterios para saber cuándo se puede denunciar. ¿Ante qué organismo o administración y mediante qué procedimiento se pueden denunciar estos incumplimientos?

Dentro del Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, se contempla, “ para garantizar el cumplimiento de dichos plazos y reforzar el carácter estratégico de dichas infraestructuras, se incorpora en el marco legal un régimen sancionador, generalizado para el posible incumplimiento de plazos por parte de la distribuidora, y particularizado para el caso de que la instalación de consumo corresponda con una infraestructura de puntos de recarga”

Por otro lado, en distintas ocasiones se ha puesto en conocimiento del MITERD el posible incumplimiento por parte de las empresas distribuidoras de energía eléctrica de los diferentes plazos a los que se refiere la normativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 13 del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, para comunicar y dar traslado al promotor de una infraestructura eléctrica de puntos de recarga del resultado del análisis de las solicitudes realizadas por estos. Solicitudes que van acompañadas de las condiciones técnico-económicas asociadas a dicha instalación.

En la “Disposición transitoria segunda. Procedimientos de instalación de puntos de recarga en tramitación” Se dice:

45. El incumplimiento reiterado, por parte de los distribuidores de energía eléctrica, de los plazos de respuesta previstos en la normativa sectorial, imponer injustificadamente condiciones, dificultades o retrasos en relación con la tramitación de los permisos de acceso y conexión, y entronque y conexión de las nuevas instalaciones a la red de los consumidores, en particular de los puntos de recarga de vehículos eléctricos y sus infraestructuras asociadas, cuando se cause un grave perjuicio a los consumidores.»

PREGUNTAS:

- ¿cuándo se consideran condiciones injustificadas, dificultades o retrasos en dicha tramitación?: sería conveniente especificar plazos o criterios para saber cuándo se puede denunciar
- ¿ante qué organismo o administración y mediante qué procedimiento se pueden denunciar estos incumplimientos?

Respuesta: La regulación contenida en el régimen sancionador de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, no incorpora un criterio reglado que permita identificar de manera automática la existencia de prácticas contrarias a la regulación y que justifique la incoación de un procedimiento sancionador. Será, por tanto, el órgano competente el que deba evaluar estas situaciones, una a una, y ponderar la oportunidad de iniciar dichas actuaciones. En particular, y de conformidad con el artículo 73.4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, será la Administración General del Estado la que, en su caso, y en el ejercicio de sus competencias, pueda imponer sanciones por alguna de las infracciones administrativas a las que se hace referencia en la pregunta.

14. ¿Existe alguna limitación de potencia para la utilización de declaraciones responsables, siempre que no se afecte a la parte de la acometida? Es decir, ¿se podrían instalar puntos de recarga de potencia superior a 3.000 kW con una declaración responsable, o el hecho de superar esta potencia implica necesariamente una licencia de obra aunque no se modifique la acometida?

Respuesta: La regulación del artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico, no fija ninguna limitación, ni de potencia, ni de cualquier otra naturaleza, excepción hecha de aquellas instalaciones situadas en edificaciones de patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural. En cualquier caso, se vuelve a recordar que la declaración responsable no afectará al contenido autorizador del artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, de tal forma que, si se supera la potencia de 3.000 kW, aunque se pueda emplear la declaración responsable para la tramitación (en el ámbito local) del punto de recarga, la infraestructura ligada al punto de recarga deberá someterse al régimen de autorizaciones del sector eléctrico.

15. Con respecto a la obligatoriedad de un número concreto de “estaciones de recarga” del RD Ley 29/2021, ¿qué se considera como estaciones de recarga? En el RD 1053/2014, se menciona que la “estación de recarga” puede tener varias tomas de corriente o conectores, pero no se especifica si de posible uso simultáneo o no. ¿Esas estaciones de recarga de las que habla el RD Ley 29/2021, serían cada una de las conexiones de recarga que pueden usarse de forma simultánea pertenezcan o no a una misma columna de recarga o cada una de las columnas de recarga independientemente de que tengan una o varias conexiones de recarga de posible uso simultáneo?

En el Reglamento de despliegue de infraestructuras de vehículos alternativos (AFIR), en su artículo 2 se define:

«punto de recarga»: interfaz fija o móvil que permite la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico y que, **si bien puede tener una o varias tomas para alojar diferentes tipos de conectores, solo puede recargar los vehículos de uno en uno;**

Cuando el RD Ley 29/2021 exige disponer de 1 estación de recarga por cada 40 plazas, se debe poder facilitar la carga simultánea en 1 de cada 40 plazas o fracción.

16. ¿Puede un sistema de baterías extraíbles tipo rack, que alimenta a diversos vehículos eléctricos, considerarse como estación de carga en el espíritu del RDL 29/2021 y por tanto, computar como actuación dentro de las obligaciones de dicho RDL?

Lo primero que hay que establecer es que actualmente no existe un sistema de baterías extraíbles que dé respuesta universal a todos los usuarios de vehículos eléctricos, es decir, el sistema solo permitiría la recarga a un tipo de vehículo (vehículos de la marca que instala el rack de baterías extraíbles), siendo el acceso a la recarga, por tanto, discriminatorio.

El Artículo 4 del RD Ley 29/2021, establece las “Dotaciones mínimas de recarga de vehículos eléctricos en aparcamientos adscritos a edificios de uso distintos al residencial o estacionamientos existentes no adscritos a edificios”.

A efectos de poder valorar si un sistema de recarga responde al espíritu de la norma, es importante destacar que el propio RD Ley 29/2021, establece: “Estas disposiciones son una transposición parcial de la Directiva (UE) 2018/844 del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2010/31/UE relativa a la eficiencia energética de los edificios y la Directiva 2012/27/UE relativa la eficiencia energética. Con el establecimiento de estas exigencias se da asimismo cumplimiento a la exigencia establecida para el 1 de enero de 2023 por el artículo 15.10 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.”

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, en su artículo 15, establece: El Gobierno velará especialmente por el cumplimiento de lo establecido en el 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, de acuerdo con los informes que se prevén por la Directiva 2014/94/UE, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, en lo relativo a garantizar la interoperabilidad de los puntos de recarga accesibles al público.

El Real Decreto 639/2016, en su Artículo 2, establece las siguientes definiciones:

3. Punto de recarga: Un interfaz para la recarga de un solo vehículo a la vez o para el intercambio de una batería de un solo vehículo eléctrico a la vez.

....

*5. Punto de recarga o de repostaje accesible al público: Punto de recarga o de repostaje **para suministrar un combustible alternativo que permite el acceso no discriminatorio a los usuarios**. El acceso no discriminatorio puede incluir diferentes condiciones de autenticación, utilización y pago*

En este contexto, y atendiendo al espíritu de la norma, si bien el intercambio de baterías se considera como un punto de recarga, a efectos de computar en las obligaciones establecidas en el artículo 4 del RD Ley 29/2021, si la instalación de recarga se sitúa en un aparcamiento adscrito a un edificio de uso distinto al residencial con acceso al público (pudiendo ser este público los trabajadores, clientes o proveedores), un sistema de baterías extraíbles, no daría cumplimiento al espíritu de la norma pues no facilitaría la recarga para aquellos usuarios de vehículos eléctricos que no dispusieran de vehículos que respondan a ese sistema de recarga.

En el hipotético caso de que el sistema de baterías extraíbles fuera universal, o si por las características del aparcamiento, sólo pudieran acceder vehículos eléctricos de la marca cuya recarga es compatible con el sistema baterías extraíbles, si pudiera considerarse a efectos de cómputo en las obligaciones del artículo 4 del Real Decreto Ley 29/2021.

17. ¿En qué tipo de edificios o aparcamientos es obligatorio instalar puntos de recarga?

Actualmente se encuentran en vigor diversas legislaciones que obligan a la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en determinadas tipologías de edificios o aparcamientos. A continuación, se incluye un breve resumen de ellas:

- Nueva Sección HE6 del Código Técnico de la Edificación publicada en el [Real Decreto 450/2022](#): Obliga a instalar un determinado número de puntos de recarga en aparcamientos ubicados en el interior o adscritos a edificios de uso distinto de residencial privado **de nueva construcción o sujetos a reformas** o ampliaciones de cierta importancia.
- Modificación de la Disposición adicional primera del Real Decreto 1053/2014 publicada en el [Real Decreto 450/2022](#): Obliga a instalar un determinado número de puntos de recarga en aparcamientos no ubicados en un edificio ni adscritos al mismo, **de nueva construcción o sujetos a reformas importantes**.
- Artículo 4 del [Real Decreto Ley 29/2021](#): Obliga a instalar, antes del 1 de enero de 2023, un determinado número de puntos de recarga en:
 - o Edificios **existentes** de uso distinto de residencial privado que cuenten con una zona de uso de aparcamiento con más de 20 plazas, ya sea en el interior o en un espacio exterior adscrito; y
 - o Estacionamientos existentes no adscritos a edificios con más de 20 plazas.

18. ¿En qué tipo de edificios o aparcamientos es obligatorio realizar una preinstalación de sistemas de conducción de cables para facilitar la futura instalación de puntos de recarga?

Según la Nueva Sección HE6 del Código Técnico de la Edificación publicada en el Real Decreto 450/2022 es obligatorio realizar una preinstalación de sistemas de conducción de cables para facilitar la futura instalación de puntos de recarga en los siguientes casos:

- en edificios de nueva construcción:
 - o de uso residencial
 - o de uso distinto del residencial privado con un aparcamiento de más de 10 plazas
- en edificios existentes: De forma general en edificios sujetos a renovación importante, como por ejemplo cambio de uso del edificio (existen varias

excepciones que se contemplan en el ámbito de aplicación de la Sección HE6 del Código Técnico de la Edificación publicada en el Real Decreto 450/2022).

Además, de acuerdo con la ITC-BT-52 del REBT, los sistemas de conducción de cables que se preinstalen llegarán hasta cada una de las plazas de aparcamiento.

19. Cuando la instalación de nuevos puntos de recarga puede suponer una ampliación de potencia más allá de la máxima admisible del edificio/instalación existente, ¿existen alternativas a la ampliación de la sección de la línea general de alimentación (LGA) del edificio?

En instalaciones existentes, es necesario garantizar que la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos no comportará que la intensidad que circula por la LGA supera el máximo admisible de la misma. Para ello existen diversas alternativas más allá de aumentar la propia sección de la LGA. Por ejemplo:

- Realizar una gestión de los consumos de la instalación receptora: Esta solución, que comporta el uso de sistemas de gestión de cargas (como por ejemplo sistemas domóticos, inmóticos o incluso de un SPL), se utiliza para gestionar las cargas de la instalación de forma que no se supere un determinado valor de potencia consumida (por ejemplo, el de la potencia contratada);
- Utilizar fuentes propias de energía (por ejemplo, paneles fotovoltaicos): Al utilizar fuentes propias de energía se reduce la demanda de energía de la red y disminuye, por tanto, la corriente que circula por la LGA. Esta solución puede complementarse con el uso de baterías, de forma que la demanda de energía de la red se reduce incluso en las horas en las que no existe generación propia (por ejemplo, durante la noche).

20. ¿Qué factor de simultaneidad se prevé en el dimensionado de las instalaciones de enlace y previsión de cargas?

El dimensionamiento de las instalaciones de enlace y la previsión de cargas se realizará considerando un factor de simultaneidad de las cargas del vehículo eléctrico con el resto de la instalación igual a 0,3 cuando se instale el SPL y de 1,0 cuando no se instale. Como entrada de información el SPL recibirá la medida de intensidad que circula por la LGA.

Nota: Un SPL es un Sistema de Protección de la Línea general de alimentación contra sobrecargas que evita el fallo de suministro para el conjunto del edificio debido a la actuación de los fusibles de la caja general de protección mediante la disminución momentánea de la potencia destinada a la recarga del vehículo

eléctrico. Este sistema puede actuar desconectando cargas o regulando la intensidad de recarga cuando se utilicen los modos 3 ó 4



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



Plan de Recuperación,
Transformación y Resiliencia

GTIRVE

Grupo de Trabajo Infraestructuras de Recarga del Vehículo Eléctrico