

## CRITERIOS PARA LA TRAMITACIÓN DE INSTALACIONES DE RECARGA DE VEHÍCULO ELÉCTRICO EN GARAJES COMUNITARIOS PRIVADOS

En este documento se recogen diversos criterios que se deben seguir para la tramitación de las instalaciones eléctricas de recarga de vehículo eléctrico (RVE) en garajes comunitarios que no estén catalogados como de pública concurrencia.

La normativa de referencia es el REBT aprobado por el R.D. 842/2002, así como la Resolución de 3 de septiembre de 2018, del Director de Energía, Minas y Administración Industrial, por la que se dictan instrucciones para la tramitación de los expedientes de puesta en servicio, ampliaciones e inspecciones periódicas de instalaciones eléctricas en garajes de vehículos.

A efectos de estos criterios se tendrá en cuenta el concepto de garaje desclasificado que se usa en la mencionada Resolución de 3 de septiembre de 2018. En ella se define como garaje desclasificado aquel en el que se han adoptado medidas específicas para que desaparezca el riesgo de incendio o explosión, como consecuencia de la acumulación de gases de combustión incompleta y de gases de evaporación de combustible, en todas las zonas en las que haya instalaciones eléctricas sujetas al REBT.

Estos garajes, en general, están dotados de la ventilación suficiente para no ser considerados locales con riesgo de incendio o explosión, y por lo tanto a sus instalaciones eléctricas no es de aplicación la ITC BT-29 del REBT, por lo que se consideran desclasificados.

La ITC BT-52 limita las instalaciones de RVE a locales que no están clasificados como de riesgo de incendio o explosión, por lo que no se podrán instalar en garajes cuya instalación eléctrica haya sido diseñada y construida para zonas con el mencionado riesgo según la ITC BT-29.

### DESCLASIFICACIÓN DEL GARAJE

Conforme al punto anterior, antes de realizar una instalación de RVE, es necesario cerciorarse de que se trata de un garaje *no clasificado*. Para ello, se podrá actuar según la documentación de la que se disponga:

#### En el caso de Instalación de RVE no sujeta a proyecto:

- a) Si la copropiedad del garaje sí dispone del correspondiente documento de puesta en servicio de la instalación eléctrica del garaje y no es para locales con riesgo de incendio o explosión:  
El instalador del punto de RVE, bajo su responsabilidad, podrá considerar desclasificada la zona donde se va a situar la instalación de recarga, declarando que la instalación eléctrica fue ejecutada para locales sin el mencionado riesgo conforme a la reglamentación en vigor cuando se construyó y que continúa conforme con dicha puesta en servicio.
- b) Si la copropiedad del garaje no dispone del documento de puesta en servicio:  
El instalador podrá solicitar a la Delegación Territorial la información relativa a la instalación eléctrica del garaje donde va a instalar la RVE. En el caso de que ésta localice el correspondiente documento de puesta en servicio, le facilitará una copia o un certificado de situación administrativa de la instalación eléctrica del garaje que se registró en su día.
- c) En el caso de que no exista dicho documento, pero que sí conste un expediente administrativo de puesta en servicio sin finalizar:  
Deberá aplicarse la Disposición Transitoria del Decreto 229 / 2012. En ella, se indica que *todos los expedientes iniciados y no finalizados con anterioridad al 4-12-2012, se*

*tramitarán de acuerdo con las normas previstas en dicho Decreto.* Es decir, se podrá presentar una comunicación de puesta en servicio, firmada por la copropiedad del garaje o su representante, solicitando que se adjunte de oficio al expediente la documentación que obra en poder de la Delegación. Dicha Comunicación deberá ser sellada por la Delegación, salvo que falte documentación esencial para dicha diligenciación. Una vez sellada, se estará ya en el primer caso.

Ello, con independencia de que la copropiedad del garaje deba aportar, si procede, lo necesario para cerrar el expediente abierto en su día.

- d) Si no es ninguno de los casos anteriores pero la instalación de garaje tiene asignado algún expediente de informe de inspección de organismo de control sin defectos o con defectos corregidos, y no consta requerimiento alguno pendiente de respuesta, se procederá a aplicarle la Instrucción de Regularización, pero, dado el informe favorable, podrá realizarse la instalación de RVE según se indica en el siguiente apartado.
- e) En cualquier caso, simultáneamente a las actuaciones que emprendan las Delegaciones para que el titular del garaje regularice su instalación eléctrica, el instalador de la RVE, dada su experiencia y bajo su responsabilidad, podrá considerar que la instalación eléctrica del garaje fue diseñada y ejecutada para locales sin riesgo de incendio o explosión, y considerar desclasificada la zona donde se va a situar la instalación de recarga, a los exclusivos efectos de dicha RVE, declarando que la instalación eléctrica del garaje fue ejecutada para locales sin el mencionado riesgo conforme a la reglamentación en vigor cuando se construyó, y que así continúa.
- f) Siempre que el instalador considere que la ventilación en la zona de RVE no es adecuada, o tenga dudas sobre su desclasificación, una persona técnica titulada competente deberá declarar la desclasificación de la zona donde va a ir situada dicha instalación eléctrica de recarga.

#### **En el caso de instalación de RVE sujeta a proyecto:**

Se actuará de forma análoga a los párrafos anteriores, pero la responsabilidad será del técnico competente, quien deberá incluir en el proyecto de instalación de RVE la declaración de que la zona donde va a ir situada la instalación eléctrica de recarga del vehículo eléctrico es desclasificada.

### **CONTENIDO DE LA MEMORIA TÉCNICA DE DISEÑO**

La memoria técnica de diseño debe incluir lo mencionado en la ITC BT-52:

- Declaración de la desclasificación de la zona en la que se va a situar la instalación del punto de recarga.
- Esquema de conexión a utilizar.
- Para el esquema tipo 2: justificación de que el fusible en la centralización protege contra cortocircuitos tanto a la derivación individual, como al circuito de recarga individual.
- Para los esquemas 1 y 3, en edificios existentes: se incluirá adicionalmente el número máximo de futuras estaciones de recarga, por defecto de 3,68 kW cada una, que se puedan alimentar teniendo en cuenta la potencia disponible en la LGA y considerando la suma de la potencia instalada en todas las estaciones de recarga actuales.
- Resto de datos recogidos en el modelo de memoria técnica utilizado para todo tipo de instalaciones sin proyecto.

### **EXIGENCIA DE PROYECTO**

Se exigirá proyecto cuando la instalación que se alimenta desde un contador principal supere la potencia indicada en el reglamento, de 50 kW para instalaciones en interior y de 10 kW para las de exterior.

En general se seguirán los siguientes criterios:

- Esquema 1: hay un contador principal del que derivan las instalaciones de recarga. Se exigirá proyecto cuando se supere esa potencia, directamente o tras sucesivas ampliaciones.
- Esquema 2: instalación individual con contador común para la vivienda y la recarga. En este caso se exigirá proyecto sólo cuando la instalación de recarga sea superior a esa potencia.
- Esquema 3 y 4: instalación de recarga con su propio contador o circuito. Sólo hará falta proyecto cuando la instalación individual de recarga supere esa potencia.

## **COMUNICACIÓN A LA COMUNIDAD DE PROPIETARIOS**

El artículo tercero de la Ley 19/2009 indica que será suficiente una comunicación a la copropiedad del garaje. El administrador o presidente de la comunidad del garaje deberá trasladarla a los copropietarios para que, en su caso, comuniquen si hay más interesados en disponer de algún otro punto de recarga para vehículo eléctrico. Transcurrido un breve plazo, inferior a una semana, se trasladarán las solicitudes al promotor inicial para que los interesados en la RVE, o la copropiedad, prevean la preinstalación de manera conjunta.

Cuando se use el esquema tipo 1 o el tipo 3, el titular de la RVE comunicará también a la comunidad de propietarios, para su conocimiento, el número máximo de futuras estaciones de recarga, por defecto de 3,68 kW cada una, que se puedan llegar a alimentar, teniendo en cuenta la potencia disponible en la Línea General de Alimentación del edificio y la potencia instalada con la simultaneidad que corresponda.

## **REPARTO DE COSTES EN UNA COMUNIDAD DE PROPIETARIOS**

El reparto de gastos asociados a los puntos de recarga se hará conforme a la ley de propiedad horizontal y reglamentación concordante. En principio, y como norma general, los gastos incurridos serán sufragados por los beneficiarios.

En el caso de que llegue el momento en que la LGA no tenga suficiente capacidad y haya que ampliarla o instalar un SPL, las modificaciones serán sufragadas por todos aquellos que hayan hecho que la original sea insuficiente: nuevas instalaciones con esquema tipo 1 o 3, o para instalaciones en esquema tipo 2 o 4 una potencia superior a la que tenían asignada en el suministro original. Ello, al igual que en cualquier caso de incremento de potencia instalada original.

En el caso de que, una vez hecha las modificaciones, un nuevo propietario quiera hacer uso de ellas deberá contribuir con los gastos de manera equitativa.

## **PREVISIÓN DE INSTALACIÓN O PREINSTALACIÓN**

La ITC BT-52 del RD 842/2002, indica en el punto 3.2 que cuando se realice la instalación para el primer punto de conexión en edificios existentes, se deberá prever la instalación de los elementos comunes de forma que se adecúe la infraestructura para albergar la instalación de futuros puntos de conexión.

La preinstalación, en su caso, deberá ser consecuencia de la consulta a la comunidad antes mencionada.

El reglamento no especifica expresamente en qué debe consistir dicha previsión, pudiendo, en su caso, seguir el ejemplo del Anexo 1 de la guía, aunque dicha preinstalación no es obligatoria.