

Rosa Mijangos Fernández Secretaria General de la Asociación Española de Aparcamientos y Garajes, ASESGA, domiciliada en Madrid, España, y con NIF G 28501708 comparece a fin de realizar las siguientes

## **APORTACIONES EN EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA CODIGO TÉCNICO EDIFICACIÓN**

Se encuentra en procedimiento de información el Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, a fin de dar cumplimiento así a lo establecido en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, y del Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio,

El Proyecto de Real Decreto de modificación del Código Técnico de Edificación recoge regulación, entre otras, de cuestiones que atañen a las empresas del sector de aparcamientos y garajes de manera importante, y por ello, pese a que varias cuestiones a las que nos vamos a referir ya son objeto de regulación en el real decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, dado que tiene que tramitarse como proyecto de ley en el futuro, es interés de ASESGA realizar las siguientes,

### **APORTACIONES**

i.- Acerca del establecimiento de dotaciones mínimas obligatorias para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos

i.i. Dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en edificios de uso distinto al residencial privado, que cuenten con una zona destinada a aparcamiento con más de veinte plazas (Disposición Adicional Única que el Proyecto de Real Decreto pretende introducir en el Real Decreto 314/2006 de 17 de marzo).

i.i.i.- deberán disponer de 1/ 40 plazas de aparcamiento o fracción, hasta 1.000 plazas, y una estación de recarga más por cada 100 plazas adicionales o fracción.

i.i.ii.- los edificios que sean titularidad de la Administración General del Estado o de los organismos públicos vinculados a ella o dependientes de la misma, deberán disponer 1/20 plazas de aparcamiento o fracción, hasta 500 plazas, y una estación de recarga más por cada 100 plazas adicionales o fracción.

En relación con los dos puntos anteriores, la Ley de 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética, establece un límite temporal para dar cumplimiento a estas obligaciones de tenencia de dotaciones mínimas, antes del 1 de enero de 2023; esto es, Las citadas modificaciones habrán de llevarse a cabo en lo que resta del presente año 2022.

i.i.iii.- en el supuesto de que el titular del edificio se encuentre sujeto a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, se iniciará la licitación de dicha obra o bien del proyecto o documento técnico necesario para la definición de la misma, mediante anuncio en la plataforma de contratación correspondiente.

Este punto parece referirse con carácter exclusivo a los aparcamientos que no solo son propiedad de la administración pública sino que además son gestionados por esta; no se contemplan así situaciones de gestión indirecta, quedando así fuera de esta de esta norma los concesionarios de aparcamientos de titularidad pública, en su mayoría Administraciones Locales.

i.ii.- Dicho todo lo anterior, y siendo razonable prever una progresiva dotación de puntos de recarga, la cuantificación de esta, ya sea 1/20 o 1/40, por cada 1000 plazas de aparcamiento, es poco realista, toda vez que habría de tener en cuenta los siguientes datos:

i.ii.i el ratio puntos de recarga/plazas de aparcamiento debería ser acorde con el crecimiento real del uso efectivo de vehículos eléctricos en España. Un total de 33.729.982 vehículos integran el parque automovilístico español, según informa la Dirección General de Tráfico (DGT); de ellos 24.500.00 son turismos. A su vez, dentro de este, los vehículos eléctricos matriculados (sin incluir los híbridos no enchufables, que no cuentan en los objetivos del Gobierno), es de 198.219; de los cuales, 127.687 son eléctricos puros y 70.532 son híbridos enchufables (según datos de la patronal de vendedores de vehículos, ANFAC, de junio de 2021)

i.ii.ii.- El porcentaje actual de vehículos eléctricos respecto al número total de vehículos matriculados en España es, por tanto, de 0,6%. Si solo tenemos en cuenta los vehículos turismos estamos hablando del 0,8%

i.ii.iii.La inversión a realizar en aparcamientos existentes es muy elevada, sin que, a la vista de los datos existentes que para considerar que las dotaciones vayan a ser objeto de uso por usuarios en cantidad suficiente.

i.iii. la dotación de plazas que se pretende, a su vez lleva aparejada una serie de complejidades técnicas que el código a que se refiere el Proyecto de Ley que es objeto de estas observaciones no puede contemplar todavía.

i.iii.i. Por ejemplo, y siendo competencia de las distintas comunidades autónomas/entes locales la normativa de seguridad en la prevención de incendios, esta impide en algunos casos el establecimiento de puntos de recarga a partir de la planta menos 2 de un estacionamiento público

i.iii.ii. a ello hemos de añadir, a día de hoy, la dificultad para dotar de suministro eléctrico a todas las plazas que resultarían de aplicación en el supuesto de que la norma que es objeto de estas observaciones no se modificara

i.iii.iii. el plazo, año 2022, es claramente insuficiente para acometer modificaciones de este calado.

i.iii.iv. no aparecen diferenciadas con claridad las plazas de residentes que se encuentran en aparcamientos públicos de titularidad municipal, pese a poder considerarse su uso claramente residencial.

**PROPUESTA i:** Para este tipo de aparcamientos deberían aplicarse criterios de proporcionalidad, esto es, que guardasen relación con la flota de vehículos existentes. Aún reconociendo que la promoción del vehículo eléctrico requiere la previsión de medidas de recarga nos encontramos con que la norma prevé la existencia de puntos en un número exorbitante con respecto a las necesidades reales actuales y el crecimiento en la demanda que quepa prever.

Por tanto, creemos que mientras la flota de vehículos eléctricos esté en los valores actuales conviene no sobredimensionar la previsión de uso de vehículos eléctricos, que

Todo lo anterior nos lleva a considerar que habida cuenta de los vehículos eléctricos que componen del parque Automovilístico en España, la obligación de instalar esta proporción de aparcamientos 1 por cada 20 plazas de estacionamiento en el caso de administraciones públicas o 1 por cada 40 plazas de aparcamiento en el caso de aparcamientos no adscritos a uso residencial privado es poco realista, y apresurado.

ASESGA por lo tanto va a proponer que para dar cobertura al uso de vehículos eléctricos el número de los mismos que aparece matriculado en España debería alcanzar como mínimo el doble de los que existen en la actualidad. Y como cifra para dar cobertura a las necesidades de recarga de estos se propone, por considerarlo más realista un 1,6% del total de plazas de un aparcamiento no destinado a uso residencial ya sea de titularidad y gestión pública, de titularidad pública y gestión indirecta a través de un concesionario, o de titularidad privada. Esto supone una plaza por cada 60 de estacionamiento. Con independencia de lo que se prevé en el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables acerca del número de plazas de recarga dado que tiene que tramitarse como proyecto de ley en el futuro es interés de nuestra asociación por las razones que venimos exponiendo debatir esta cuestión nuevamente

Nos basamos para ello en el principio de proporcionalidad que el Proyecto de Real Decreto asegura cumplir *“principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas”*; pero no consideramos que la exigencia de dotación, que habría de hacerse efectiva durante los próximos doce meses, es poco realista, habida cuenta no sólo de la dimensión actual del parque móvil integrado por vehículos eléctricos, sino también de la situación actual de los edificios y de los aparcamientos existentes en ellos o independientes.

ii. La licencia o autorización municipal de la obra, debería poder ser sustituida en su caso, por una declaración responsable, a tenor de lo establecido en el RDL 29/2021 ya citado con anterioridad.

**PROPUESTA ii:** sustitución de la licencia o autorización municipal de la obra que requiere el proyecto de ley por una declaración responsable con base en la norma citada.

iii.- Modificación del Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba una nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52 "Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos", del Reglamento electrotécnico para baja tensión, aprobado por Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, y se modifican otras instrucciones técnicas complementarias del mismo, y, específicamente, su apartado 3.2.

iii.i. Acerca de la preinstalación eléctrica para la recarga de vehículo eléctrico en aparcamientos ubicados o adscritos a edificios o conjuntos inmobiliarios se requiere la instalación de sistemas de conducción de cables desde la centralización de contadores y por las vías principales del aparcamiento o estacionamiento con objeto de poder alimentar posteriormente las estaciones de recarga que se puedan ubicar en las plazas individuales del aparcamiento o estacionamiento.

iii.ii. Cuando la preinstalación no esté prevista para el 100% de las plazas, se definirán las plazas que se consideran para el cumplimiento de la dotación reglamentaria de sistemas de conducción de cables, y dichos sistemas llegarán hasta cada una de esas plazas.

iii.iii. Lo anterior implica la obligación de realizar precanalizaciones dirigidas a plazas específicas aparcamientos ubicados o adscritos a edificios o conjuntos inmobiliarios, en nuestro sector, de uso dotacional. Esta obligación no aporta ninguna facilidad al uso de vehículos eléctricos, y, en cambio, altera el modo de explotación o gestión de la infraestructura aparcamiento de que se trate. Estas plazas no son utilizadas en virtud de asignación específica, sino que forman parte, en general, de aparcamientos dotacionales cuyo uso es de rotación, o de cesión de plaza indeterminada, de la Ley 40/2002.

iii.iv. Disponer de la precanalización supone que se tendrán que fijar unas plazas para uso eléctrico, sin ninguna garantía en la actualidad de que las escogidas sean las más indicadas, por distintas razones, en el futuro para disponer de puntos de recarga.

**PROPUESTA iii: SUPRESIÓN de la modificación del apartado 3.2 apartado A) in fine, que a continuación se transcribe:**

- a) Instalación de sistemas de conducción de cables desde la centralización de contadores y por las vías principales del aparcamiento o estacionamiento con objeto de poder alimentar posteriormente las estaciones de recarga que se puedan ubicar en las plazas individuales del aparcamiento o estacionamiento. (...). Cuando la preinstalación no esté prevista para el 100% de las plazas, se definirán las plazas que se consideran para el cumplimiento de la dotación reglamentaria de sistemas de conducción de cables, y dichos sistemas llegarán hasta cada una de esas plazas.

Madrid, 11 de enero 2022

Rosa Mijangos Fernández. Abogada. Secretaria General. ASES GA