

PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN ESTABLECIDO POR LA DIRECTIVA (UE) 2015/1535 - 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 -

Contribución de ACCIONA

CONVENIENCIA DE QUE EL PROYECTO DE REAL DECRETO CONTEMPLE OTRAS SOLUCIONES DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Tal y como expone el documento, el proyecto de real decreto busca determinar las condiciones para desarrollar las infraestructuras mínimas necesarias para la recarga inteligente de los vehículos eléctricos en los aparcamientos de los edificios y menciona, expresamente, la pretensión de impulsar la innovación, la sostenibilidad y la eficiencia energética en el sector de la edificación y de la movilidad.

No obstante, se excluyen dentro de las instalaciones de recarga los **servicios de recarga de baterías para vehículos eléctricos**. Las soluciones de recarga de baterías, donde el usuario intercambia la batería en minutos por otra recargada en un punto de intercambio, son a menudo conocidas como “Battery swapping”, “Battery as a Service” o “*Battery Stations*”. Este sistema de recarga de baterías para vehículos lo vienen desarrollando empresas internacionales como BattSwap (EEUU), NIO (EEUU, China, Europa), Gogoro (Taiwán y Europa), Zeway (Francia), Swobbee (Alemania) y, a nivel nacional, ACCIONA-Silence.

En el documento, se echa de menos la inclusión de este tipo de sistema de recarga en varias ocasiones:

- 1) Se modifica el Código Técnico de la Edificación añadiendo la disposición adicional única, cuyo último párrafo indica que la infraestructura de recarga ha de cumplir lo indicado en el Reglamento electrotécnico de baja tensión y en su Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52 «Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos» (en adelante, ITC-BT 52) y lo dispuesto en los apartados 4 y 5 de la sección HE 6 «Dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de VE» Del Documento Básico DB-HE «Ahorro de energía».

Sin embargo, la ITC-BT 52 no recoge los esquemas eléctricos correspondientes a las *Battery Stations*. Adicionalmente, la ITC-BT 52 define los cuatro modos de carga posibles, pero ninguno es aplicable a las *Battery Stations*. También, define los cuatro tipos de conexiones entre la estación de carga y el vehículo eléctrico, todas ellas realizadas por medio de un cable cuyas características varían. Por lo tanto, la posibilidad de no conectar directamente la estación de recarga con el vehículo eléctrico, como ocurriría con las *Battery Stations*, no se contempla.

- 2) Se introduce la modificación del Documento Básico DB-HE «Ahorro de energía», incluido en la Parte II del Código Técnico de la Edificación, para incluir en el anejo A “Terminología” las definiciones de estación de recarga y de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. No obstante, estas definiciones **no permiten asegurar que se incluyan los servicios de recarga de baterías para vehículos eléctricos**.

En la definición de estación de recarga, se hace una clasificación de los tipos, pero no se incluyen las *Battery Stations*.

La definición de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos incluye aquellas tipologías que cumplan lo establecido en el Reglamento electrotécnico para baja tensión, lo cual viene especificado en su ITC-BT 52. Como ya se ha mencionado, en este documento no se recogen ni los esquemas eléctricos, ni los modos de carga, ni los tipos de conexiones entre la estación de carga y los vehículos eléctricos asociados a las *Battery Stations*.

- 3) La Disposición final primera modifica el Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba la 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. Entre las modificaciones incluidas, no se encuentra ninguna relacionada con las *Battery Stations* y con la inclusión de sus correspondientes esquemas eléctricos, modos de carga y tipos de conexión entre la estación de carga y los vehículos eléctricos.

Las *Battery Stations* tienen un gran potencial y, entre sus beneficios, encontramos los siguientes:

- Disminuyen el tiempo de recarga: el usuario no tendrá que recargar la batería, sino que la sustituirá por una unidad completamente cargada de forma inmediata.
- Reducen la inversión en infraestructura de recarga.
- Facilitan el acceso al vehículo eléctrico: disminuye el coste de adquisición del vehículo porque da opción a que la batería no sea propiedad del usuario.
- Mayor control del estado de las baterías al ser gestionadas por la empresa.
- El consumidor se beneficia de las mejoras tecnológicas: la empresa irá renovando las baterías a intercambiar.
- Contribuyen a la economía circular: las baterías son elementos independientes del vehículo, con su propio sistema de gestión durante y al final de su vida útil.

En la normativa europea ya se está considerando de manera explícita esta solución. A modo de ejemplo, en la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos ya define "punto de recarga" como un punto de recarga lenta o un punto de recarga rápida o **una instalación para el intercambio físico de una batería de un vehículo eléctrico.**

En atención a lo anterior, y para tener en cuenta las peculiaridades de este sistema de recarga y facilitar la prestación de este servicio, se considera conveniente que el texto del real decreto contemple expresamente la recarga de baterías intercambiables para vehículos eléctricos.

En Madrid, a 17 de enero de 2022.