

PREGUNTAS FRECUENTES.

1. ¿Qué normas regulan la recarga de vehículos eléctricos?

Las leyes de desarrollo más significativas son las siguientes;

- ICT-BT 52 DEL REBT
- Ley 19/2009 de la ley de propiedad horizontal
- LEY 216/2014 de regulación de la tarifa regulada donde se encuentra el coche eléctrico.
- LEY REBT 84/2002 DEL REBT.

2. ¿Supone mucha obra instalar un punto de carga?

Dado que hoy en día los contadores suelen estar centralizados en las plantas bajas de los edificios, no suele ser complicado llevar la derivación desde el contador hasta la plaza de garaje. Esta opción será la más rápida y barata.

3. ¿Qué instalaciones necesitan de proyecto?

Las instalaciones que necesitan proyecto según la ITC BT 52 , son las siguientes;

- las instalaciones mayores de 50 kW de potencia,
- exteriores superiores a 10kW de potencia o instalaciones para el modo 4 de recarga.
- También puede ser necesario en el caso de ampliaciones de instalaciones si se amplía en 50% la potencia del proyecto anterior. (RDL 647/2011).

4. ¿Quién puede instalar un Punto de Recarga?

Cualquier profesional con carnet de instalador eléctrico. No requiere de formación específica adicional, únicamente conocer la normativa ITC BT52 y su aplicación en diferentes entornos.

5. ¿Dónde instalar el punto de recarga?

Dependerá de su ubicación: recinto interior o exterior.

Para garajes interiores, los puntos de recarga más habituales son los denominados cajas de recarga murales o de pared (Wallbox). En cambio para plazas de parking en el exterior se instalan normalmente puntos de recarga más robustos denominados postes de recarga.

6. ¿Cuántos esquemas de instalación dicta la norma?

En la actualidad la norma impone cuatro tipos de esquemas de instalación. Los encontrarás en nuestro apartado de DESCARGAS de esta página web.



7. ¿Qué tipo de conectores existen en el mercado?

En la actualidad son:

Conector Schuko: Esta toma es habitual en vehículos con necesidades de recarga pequeñas, Permite los modos de recarga 1 y 2. Soportan corrientes de hasta 16A. Carga súper básica

Conector Tipo 1 o Yazaki (estándar norteamericano). Permite hasta 80A de carga.

Conector Tipo 2 o Mennekes: Toma principalmente europea. Permite carga monofásica de hasta 16A y carga trifásica de hasta 63A. Se trata de la toma más estandarizada a día de hoy.

Conector CHAdeMO: Toma para cargas ultrarrápidas en corriente continua (CC) , que se usa habitualmente en electrolinerías (estaciones de recarga similares a las gasolineras pero para vehículos eléctricos) para vehículos japoneses como Mitsubishi y Nissan. Modo de recarga 4

Conector CSS o COMBO: Utilizado por los vehículos norteamericanos y europeos que defienden la carga rápida. Admite también carga lenta.

8. ¿Cuáles son los modos de recarga?

En la actualidad son:

- **Modo 1.** Recarga sin comunicación de parámetros entre el vehículo y el punto de recarga. Con el conector Schuko, utiliza corriente alterna monofásica y su carga de velocidad es muy lenta. **No recomendado** para ningún vehículo eléctrico. Carga superior a 24 horas.
- **Modo 2.** Se conecta un dispositivo intermedio en el cable de carga para su control. Admite también conector Schuko. Utiliza corriente alterna monofásica y su carga de velocidad es lenta. Solo se recomienda para **cargas puntuales o de emergencia**.
- **Modo 3.** Nivel de comunicación de parámetros de carga entre el vehículo eléctrico y el punto de recarga elevados. Los conectores Tipo 1, 2 y 3 (ver pregunta nº 7). Utiliza corriente alterna monofásica o trifásica, y su carga de velocidad puede ser lenta o semi-rápida. Es el **Modo más utilizado en la actualidad** y el más adecuado para cargar vehículos eléctricos tanto en residencial como en empresa.
- **Modo 4.** Modo de carga en corriente continua. Para recargas rápidas y ultra rápidas. Conector CHAdeMO y Conector CSS. Es el Modo **indicado para Electrolinerías**, ya que la conversión se realiza fuera del vehículo y se ahorran problemas de sobrecalentamiento o pérdida de energía.

9. ¿Qué modo de recarga instalar?

El modo estándar de recarga más habitual y el recomendado por los fabricantes es el modo 3, con los tipos de conectores más habituales que son el tipo 1 y 2. Opcionalmente puede interesarnos el modo 1 y 2 en el caso de tener un vehículo con necesidades de recarga bajas o cuando no tengamos un punto de recarga modo 3 disponible.



10. ¿Es necesario contar con el permiso de la Comunidad de Vecinos?

Se ha de comunicar oficialmente a la comunidad de vecinos que se pretende acometer la instalación de una solución de recarga en una plaza determinada del garaje que puede requerir realizar obras en la zona comunitaria del aparcamiento. El coste de la instalación debe ser asumido en su totalidad por el propio interesado.

11. ¿A quién se debe pagar la electricidad consumida?

Si la solución de recarga se decide conectar al CGP (Cuadro General de Protección) del garaje comunitario, el consumo de la recarga se debe descontar del consumo eléctrico total del garaje. Existen soluciones que incorporan un medidor de energía que permite calcular esta fracción de consumo, de manera que se pueda repercutir en la cuota de la comunidad de cada usuario.

12. ¿Es necesario instalar un contador específico?

Según la normativa actual, en determinados escenarios contemplados en la ITC-BT-52. Es necesario instalar una solución de recarga en el garaje comunitario que incorpore un medidor de energía que haga las veces de contador secundario. El cual permite saber el consume vinculado a la recarga del vehículo eléctrico y posteriormente deducir el coste de la electricidad que representa y repercutir los costes.

13. ¿Cómo gestionar el consumo individual de energía?

Con un medidor que cumpla la normativa MID de contadores secundarios. El cual permite saber el consumo vinculado a la recarga del vehículo eléctrico y posteriormente deducir el coste de la electricidad que representa y repercutir los costes.

14. ¿Cómo se reparten los costes de carga en puntos multiusuario?

Hay diferentes opciones para cargar el consumo de kw de un usuario, ya se por el uso de tarjetas RFID , por el uso de autómatas que lo regulen o por el uso de contadores individuales que lo indiquen.

15. ¿Puede un tercero utilizar un PDR privado sin permiso?

Sí. Para evitar esta situación, es recomendable adquirir modelos con lector de tarjeta. Asimismo se puede proteger con candado o que el envoltente disponga de llave.

16. ¿Incorporan algún sistema de programación horaria para beneficiarse de tarifas más económicas (p.e. nocturna)?

Normalmente no, pero se puede incorporar un interruptor horario para su programación en la tarifa deseada.



17. ¿Qué es la tarifa Vehículo Eléctrico (2.0 DHS)?

Se trata de la famosa tarifa SuperValle, que ha cambiado de nombre con la nueva ley que regula el mercado eléctrico. Se llama Tarifa del Vehículo Eléctrico.

18. ¿Es necesario el mantenimiento de la solución de recarga?

La gama de soluciones para entorno doméstico es muy sencilla, por lo que no es necesario su mantenimiento por ningún profesional especializado.

