

**Contacto CONAMER****GLS-LVLS-AMMDL-B0002407/B**

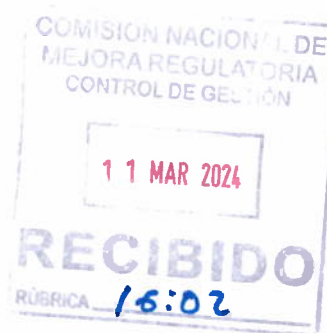
**De:** Albert Gore <al@zeta2030.org>  
**Enviado el:** lunes, 11 de marzo de 2024 03:28 p. m.  
**Para:** Contacto CONAMER  
**Asunto:** Electromovilidad  
**Datos adjuntos:** Zero Emission Transportation Association.pdf; ATT00001.htm

Dr. Alberto Montoya Martín del Campo,  
Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria, Gobierno de México

Por este medio, adjuntamos un documento con observaciones y comentarios relacionados con el Acuerdo por el que la Comisión Reguladora de Energía expide las Disposiciones Administrativas de Carácter General en materia de Electromovilidad para la integración de infraestructura de carga de vehículos eléctricos y vehículos eléctricos híbridos conectables al Sistema Eléctrico Nacional como parte de una red eléctrica inteligente.

Atentamente,

**Albert Gore**  
Executive Director  
Zero Emission Transportation Association  
al@zeta2030.org | 310-773-1901



March 1, 2024

**Dr. Alberto Montoya Martín del Campo**

National Commissioner for Regulatory Improvement of the Government of Mexico

**Mr. Leopoldo Vicente Melchi García**

President Commissioner of the Energy Regulatory Commission

**Re: Agreement by which the Energy Regulatory Commission issues the General Administrative Provisions on Electromobility for the integration of charging infrastructure for electric vehicles and hybrid electric vehicles connectable to the National Electrical System as part of a smart electrical network**

Dear Energy Regulatory Commission:

On behalf of the members of the Zero Emission Transportation Association, we are writing to provide feedback on the draft agreement regarding integration of electric vehicle charging infrastructure to the national electrical system. Zero Emission Transportation Associations is an association of companies across the electric vehicle supply chain and collaborates with Electro Movilidad Association in Mexico.

We appreciate the Commission's attention to the important topic of EV charging infrastructure integration. Access to universal, reliable charging infrastructure is crucial to help achieve a zero-emission future. This includes ensuring that EV drivers in Mexico can seamlessly travel utilizing direct current fast charging infrastructure. The types of connectors provided by charging operators are only one component of enabling a seamless travel experience.

In the proposed agreement, electrolineras are required to have at least two types of connectors. The proposed list of connectors includes CCS, NACS J3400, CHAdeMO and GB/T. The Zero Emission Transportation Association appreciates the intent of focusing on specific connector standards, yet requiring privately funded EV charging infrastructure to provide a subset of connectors is ineffective. At the same time, requiring standards like CHAdeMO, which is being utilized by a limited subset of manufacturers today, and GB/T which is not readily deployed in the rest of North America, will lead to a patch work of charging access across Mexico. There has been a shift in North America to primarily utilize NACS J3400 going forward for new vehicles, as well as supporting existing CCS1 models. Given travel between Northern parts of Mexico and the U.S., and the prevalence of these two connector types, any connector standards discussions in Mexico should focus on supporting NACS J3400 and CCS1.

The Zero Emission Transportation Association appreciates the opportunity to raise the concerns on requiring certain connector types for privately funded charging deployments in Mexico, in particular given the potential impact on travel between the U.S and Mexico. If the Commission deems it necessary to set connector requirements, we urge the Commission to solely include NACS J3400 and CCS1. This will ensure there is not a patchwork of charging access across various parts of Mexico.

Sincerely,



Executive Director

Zero Emission Transportation Association

5 de marzo del 2024

Dr. Alberto Montoya Martín del Campo  
Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria del Gobierno de México

Mtro. Leopoldo Vicente Melchi García  
Comisionado Presidente de la Comisión Reguladora de Energía

Por medio de la presente, me dirijo a ustedes con el más alto grado de respeto y formalidad que las circunstancias ameritan, con el objetivo de presentar comentarios sobre el Acuerdo por el que la Comisión Reguladora de Energía expide las Disposiciones Administrativas de Carácter General en materia de Electromovilidad para la integración de infraestructura de carga de vehículos eléctricos y vehículos eléctricos híbridos conectables al Sistema Eléctrico Nacional como parte de una red eléctrica inteligente.

Estimada Comisión Reguladora de Energía:

En nombre de los miembros de la Asociación Zero Emission Transportation Association (ZETA), le escribimos para ofrecer retroalimentación sobre el borrador del acuerdo sobre la integración de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos al sistema eléctrico nacional. ZETA colabora con Electro Movilidad Asociación (EMA) en México.

Apreciamos la atención que la Comisión ha colocado en el importante tema de la integración de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos. El acceso a una infraestructura de carga universal y confiable es crucial para ayudar a lograr un futuro con cero emisiones. Esto incluye garantizar que los conductores de vehículos eléctricos en México puedan viajar sin problemas utilizando la infraestructura de carga rápida de corriente directa. Los tipos de conectores proporcionados por los operadores de carga son solo un componente de lo que permite una experiencia de viaje perfecta.

En el acuerdo propuesto, las electrolineras deben tener al menos dos tipos de conectores. La lista propuesta de conectores incluye CCS, NACS J3400, CHAdeMO y GB/T. ZETA aprecia la intención de centrarse en estándares de conectores específicos, pero exigir una infraestructura de carga de vehículos eléctricos con financiamiento privado que deba proporcionar un subconjunto de conectores es ineficaz. Al mismo tiempo, requerir estándares como CHAdeMO, que está siendo utilizado por un universo limitado de fabricantes en la actualidad, y GB/T que no se encuentra fácilmente en el resto de América del Norte, conducirá a un trabajo desarticulado en el acceso a la recarga en todo México. Recientemente se ha observado un cambio en América del Norte para utilizar principalmente NACS J3400 en el futuro para nuevos vehículos eléctricos, además de seguir soportando los modelos CCS1 existentes. Dados los viajes entre el norte de México y los EE. UU., y la prevalencia de estos dos tipos de conectores, cualquier discusión sobre estándares de conectores en México debería enfocarse en apoyar NACS J3400 y CCS1.

ZETA aprecia la oportunidad de plantear inquietudes sobre la exigencia de ciertos tipos de conectores para implementaciones de carga con financiamiento privado en México, en particular teniendo en cuenta el impacto potencial de los viajes entre EE. UU. y México. Si la Comisión considera necesario establecer requisitos para los conectores, instamos a la Comisión a incluir únicamente NACS J3400 y CCS1. Esto garantizará que no haya un mosaico desarticulado de acceso a la carga en varias partes de México.

Atentamente,



Executive Director  
Zero Emission Transportation Association