



SA

2024 MAY 14 PM 12 46 SV

ACUSE
RECIBIDO

6247

Asunto: Se emite Dictamen Preliminar respecto de la Propuesta Regulatoria denominada **"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."**

Ref. 65/0001/140224.

Ciudad de México, a 8 de mayo de 2024.

LIC. EUGENIA GUADALUPE ELAS NÁJERA
Secretaría Ejecutiva
Comisión Reguladora de Energía.
Presente

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada **"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"**, así como a su respectivo formulario del Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de Alto Impacto, ambos instrumentos remitidos por la Comisión Reguladora de Energía (CRE) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria, el 27 de marzo de 2024, a través del portal informático de este órgano administrativo desconcentrado¹.

Cabe señalar que la CRE, envió el 14 de febrero de 2024 una primera versión de la Propuesta Regulatoria y el formulario del AIR de Impacto Moderado; sin embargo, derivado del impacto y la importancia de la Propuesta Regulatoria en materia de Electromovilidad la CRE envió una actualización de un formulario de AIR de Alto Impacto, mismos que se resuelve en el presente oficio.

En este contexto, la CONAMER considera que la CRE cuenta con las facultades expresas previstas en el artículo 12, fracción XXXVII, XXXVIII, XLI, XLVI, XLIX de la Ley de la Industria Eléctrica² (LIE) y en el artículo 22, fracción XI y XII de la Ley de los Órganos Reguladores Coordinados en Materia Energética³ (LORME) para emitir la propuesta correspondiente.

Sobre el particular, se comunica a esa Comisión que, derivado del análisis de la información contenida en el formulario del AIR correspondiente, así como de la lectura del propio instrumento, se determina la procedencia de la aplicabilidad del procedimiento de mejora regulatoria, en los términos que indica el Título Tercero, Capítulo III, de la Ley General de Mejora Regulatoria⁴ (LGMR).

Por lo anterior, la Propuesta Regulatoria y su formulario del AIR quedan sujetos al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero, Capítulo III, de la Ley General de Mejora Regulatoria⁵ (LGMR), por lo que

¹ www.cofemersimir.gob.mx

² Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 11 de agosto de 2014 y modificada el 11 de mayo de 2022.

³ Publicada en el DOF el 11 de agosto de 2014 y modificada el 20 de mayo de 2021.

⁴ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de mayo de 2018 y última reforma publicada el 20 de mayo de 2021.

⁵ Publicada en el DOF el 18 de mayo de 2018. Última reforma el 20 de mayo de 2021.

JEAS/ELS





con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, y 75 de dicho ordenamiento, este órgano administrativo desconcentrado tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN PRELIMINAR

I. **Consideraciones sobre el requerimiento de simplificación regulatoria.**

En relación con el requisito de simplificación regulatoria establecido en el artículo 78 de la LGMR, esta Comisión observó que para atender el requerimiento de simplificación regulatoria la CRE adjuntó al formulario de la AIR el documento denominado "20240213160600_56697_Acuerdo 2X1 Presidencial_DACG Electromovilidad 2024" en el que presentó la siguiente información:

1. **Se reduce el plazo de respuesta del trámite con la homoclave CRE-15-033. Informe del Sistema de Administración de Indicadores de las Instalaciones Eléctricas:** Actualmente, el costo estimado para el Informe del Sistema de Administración de Indicadores de las Instalaciones Eléctricas es de \$468,4907.93, con un costo unitario de \$37,181.81. Considerando el costo diario multiplicado por la frecuencia anual y los días de reducción del plazo para la resolución del trámite, el ahorro total sería de **\$1,301,363.31**.
2. **Se reduce el plazo de respuesta del trámite con la homoclave CRE-15-031. Informe detallado de afectación al correcto funcionamiento e integridad de las instalaciones eléctricas:** Para el Informe detallado de afectación al correcto funcionamiento e integridad de las instalaciones eléctricas, el costo estimado actual es de \$3,345,903.05, con un costo unitario de \$37,176.70. Considerando el costo diario multiplicado por la frecuencia anual y los días de reducción del plazo para la resolución del trámite, el ahorro total sería de **\$1,115,301.02**.

De acuerdo con la información proporcionada por la CRE, los ahorros derivados de las acciones de simplificación regulatoria ascenderían a **\$2,416,664.33**. Sin embargo, al revisar el formulario del AIR y la Propuesta Regulatoria, se observa que la CRE no identificó ni calculó el total de los costos asociados con la emisión de la Propuesta Regulatoria. Por lo tanto, es necesario que primero identifique el total de las nuevas obligaciones del anteproyecto en análisis, los posibles impactos negativos asociados y sus respectivos costos de cumplimiento. Posteriormente deberá presentar en el formulario del AIR, toda la información de las obligaciones o actos que serán modificados, abrogados o derogados, con el objeto de cumplir a cabalidad con el primer párrafo del artículo 78.

Adicionalmente se observa que en "Acuerdo de la Comisión Reguladora de Energía por el que se expiden las disposiciones administrativas de carácter general que establecen las bases normativas para autorizar unidades de inspección de requerimientos para centros de carga y de la industria eléctrica en las áreas de generación, transmisión y distribución de energía eléctrica, así como el procedimiento aplicable a inspecciones y las condiciones de operación de las unidades de inspección",⁶ la CRE ya había considerado una reducción en los plazos de respuesta de los trámites con homoclave CRE-15-033 y CRE-15-031. Por lo tanto, es necesario que precise si son nuevas acciones de simplificación o, en su caso, brinde el análisis integral correspondiente para atender el presente apartado.

Todo lo anterior con el fin de que esta autoridad de mejora regulatoria evalúe si se cumple el supuesto de reducir el costo de cumplimiento en un monto igual o mayor al de las nuevas obligaciones de la Propuesta Regulatoria, previsto en el artículo 78, de la LGMR.

⁶ Propuesta Regulatoria enviada a CONAMER el 18 de octubre de 2023 y emisión de dictamen final el 29 de febrero de 2024, mediante el oficio CONAMER/24/0943.

JAS/GJS



II. Objetivos y problemática.

Con relación al apartado 2 del formulario del AIR que solicita la descripción de la problemática que da origen a la Propuesta Regulatoria, al respecto la CRE indicó que la transición hacia la electromovilidad en una realidad en México, sin embargo, aún existen retos que den ser atendidos como:

"[...]

1. **La falta de una red de infraestructura de carga que permita a los usuarios de VE y VEHC recorridos y desplazamientos largos a través de las carreteras estatales y federales.**
2. **Dar certeza a los usuarios de que se puede realizar la carga de VE y VEHC de manera segura y eficiente, en cualquier punto de la red de infraestructura de carga.**
3. **Minimizar los riesgos de incendio y electrocución al instalar un cargador para VE y VEHC en inmuebles que reciben el suministro en baja tensión.**
4. **Falta de acceso a la información respecto a la red de Infraestructura de carga disponible en el México.**
5. **Diseño de tarifas horarias que permitan incentivar la carga de VE y VEHC en horarios base que sirvan como apoyo al SEN en horas pico, para mejorar confiabilidad y seguridad operativa del mismo**
6. **Falta de definición de las características técnicas de los cargadores que se conectan al Sistema Eléctrico Nacional. La Comisión Federal de Electricidad ha tomado algunas acciones para definir las características técnicas regulatorias, indicando en su página electrónica <https://www.cfe.mx/paese/serviciospaese/Pages/electrolinieras.aspx> la recomendación de que los cargadores cumplan con lo dispuesto en la norma IEC/CISPR25 y en la guía rápida IEC-107 y que la Distorsión Armónica Total de Corriente sea menor a 5%.**

Por lo antes expuesto, se observa la necesidad de tener un marco regulatorio que permita la integración de infraestructura de carga al SEN de forma ordenada manteniendo la seguridad, eficiencia, calidad, confiabilidad y continuidad de este, así como de los usuarios.

Asimismo, se requiere tener una herramienta digital que permita a los usuarios de la infraestructura de carga y público en general conocer las características de la infraestructura de carga, ubicación, precios por la carga del VE y VEHC, que le permitan comparar las ofertas que se tengan en el mercado, desde la adquisición del vehículo hasta la disponibilidad de puntos de carga

[...]" (sic)

Por su parte, en el presente apartado se requiere que señale si existen disposiciones jurídicas vigentes directamente aplicables a la problemática materia del anteproyecto, enumerándolas y explicando por qué son insuficientes para atender la problemática identificada, la CRE señaló lo siguiente:

1. *Resolución Núm. RES/999/2015 por la que la Comisión Reguladora de Energía expide las disposiciones administrativas de carácter general que establecen las condiciones generales para la prestación del suministro eléctrico.*
1. *Acuerdo Núm. A/025/2023 por el que la Comisión Reguladora de Energía modifica la resolución Núm. RES/948/2015 por la que se expiden las Disposiciones Administrativas de Carácter General en materia de acceso abierto y prestación de los servicios en la Red Nacional de Transmisión y las Redes Generales de Distribución de energía eléctrica.*
2. *ACUERDO por el que se emite el Manual para la Interconexión de Centrales Eléctricas y Conexión de Centros de Carga.*
3. *RESOLUCIÓN Núm. RES/550/2021 de la Comisión Reguladora de Energía por la que se expiden las Disposiciones Administrativas de Carácter General que contienen los criterios de eficiencia, calidad, confiabilidad, continuidad, seguridad y sustentabilidad del Sistema Eléctrico Nacional: Código de Red.*

Los motivos por los que es insuficiente el marco regulatorio vigente son.

1. *La disposición jurídica vigente en materia de prestación de suministro eléctrico se emitió en 2015 conforme a las condiciones y las necesidades del servicio que se tenían en ese momento, por lo que, en dicha disposición no se contemplaron requisitos que permitieran dar mayor certeza a los usuarios finales y al propio SEN, sobre la integración segura de equipos inteligentes. Por ello, es necesario emitir*

JAS/GJS



el proyecto regulatorio materia de este Análisis de Impacto Regulatorio, para reforzar las condiciones de confiabilidad y seguridad mediante la actualización de los requisitos documentales que se deben presentar al momento de solicitar el servicio de suministro eléctrico o la conexión de infraestructura de carga para VE y VEHC al SEN.

2. Asimismo, existe desconocimiento o claridad en el marco jurídico y proceso a seguir para contar con el servicio de suministro eléctrico dedicado a la carga de VE y conexión de centros de carga al SEN, en este sentido, el anteproyecto regulatorio busca orientar de forma general sobre el marco regulatorio, requisitos y procesos que se deben conocer.
3. No existe una herramienta digital nacional que permita al público en general conocer la evolución de la red de infraestructura de carga conectada al SEN. En este sentido, el anteproyecto regulatorio permitirá a la CRE recabar información técnica sobre la infraestructura dedicada a la carga de VE y VEHC y con ello realizar pronósticos de la demanda de energía eléctrica que será requerida por los usuarios. La proveeduría de la energía eléctrica es fundamental para transitar a la electromovilidad.
4. No existe un marco regulatorio respecto a la información que debe estar disponible en las electrolineras, electroterminales o estaciones de carga pública, por lo que, el anteproyecto regulatorio tiene como objetivo establecer las bases de la información mínima a la que deben tener acceso el público en general y usuarios de la infraestructura de carga." (sic)

Al respecto se toma nota de la información proporcionada, sin embargo, se observa que la CRE no define de manera precisa la problemática principal que pretende atender. Asimismo, algunos de los puntos definidos más que áreas de oportunidad a resolver, tienen características de objetivos. Por lo cual, **se requiere** que la CRE **señale y describa de manera clara el problema que pretende resolver con la emisión de la Propuesta Regulatoria, en este punto es importante precisar que, si la Propuesta busca atender varios problemas, se debe identificar la prioridad relativa a ellos, es decir, cuál tienen mayor impacto o es la más urgente, así mismo se insta a la CRE a que señale los conflictos potenciales que pudieran surgir en la consecución de los mismos.** Finalmente, es necesario que **se señale de manera precisa por qué en la ausencia de la Propuesta Regulatoria, la problemática no se corregiría por sí misma.**

En ese orden de ideas, recomendamos que, tras identificar correctamente la problemática o situación que origina la Propuesta Regulatoria, se revalore este apartado para enriquecerlo y, si es necesario, modificarlo.

Por otro lado, respecto a los objetivos, la CRE indicó que la Propuesta Regulatoria busca regular la conexión ordenada de infraestructura de carga para vehículos eléctricos (VE) y vehículos eléctricos conectables (VEHC) al Sistema Eléctrico Nacional (SEN) en México. Además, busca desarrollar y actualizar una plataforma digital que permita rastrear la evolución de la infraestructura de carga.

En este sentido, señaló los objetivos específicos que pretende lograr con la Propuesta Regulatoria, los cuales están enfocados en lo siguiente:

- Establecer los requisitos que deben cumplir los interesados en integrar infraestructura de carga de VE y VEHC al SEN.
- Fomentar la participación de personal calificado en la instalación y conexión de equipos dedicados a la carga de VE y VEHC que recibirán el suministro eléctrico del SEN.
- Definir la información que deben proporcionar los *Usuarios Finales* y los *Suministradores* para integrar una plataforma de información pública sobre la infraestructura de carga de VE y VEHC.

Asimismo, señaló que con la implementación del instrumento jurídico se espera dar certeza jurídica a los Usuarios Finales respecto de los requisitos que deben cumplir al momento de ingresar su solicitud, así como a los Suministradores para atender estas solicitudes.

Con la participación de personal calificado, el uso de equipos certificados, dictámenes de Unidad de Verificación de Instalaciones Eléctricas (UVIE) o certificados de una Unidad de Inspección (UI), de acuerdo a la CRE se espera la reducción en los riesgos de accidentes o fallas, lo que brindará certidumbre a los Usuarios Finales de que la instalación de la infraestructura de carga en sus inmuebles (departamentos, centros comerciales, electrolineras, electroterminales, estaciones de carga pública) son seguras y duraderas.

JAAS/gls



Respecto a la plataforma digital se espera que le permita al público en general conocer la ubicación de los puntos de carga disponibles para la carga de sus VE y VEHC, proporcionando información del tipo de cargadores y conectores con los que cuenta el punto de carga, así como, los precios por la carga del vehículo que se proporciona en las electrolíneas.

En este mismo tenor, se observa que aún faltan elementos por señalar en los objetivos de la Propuesta Regulatoria. Por ejemplo, se establece el requisito de visualizar la información en las electrolíneas para promover la máxima visibilidad de los precios disponibles a los consumidores, por lo tanto, se solicita que los objetivos definidos en la Propuesta Regulatoria reflejen todas las obligaciones regulatorias identificadas.

III. Identificación de las posibles alternativas a la regulación.

Con la finalidad de resolver el numeral 4 del formulario del AIR, relativo a que se señale y compare las alternativas con que se podría resolver la o las problemáticas que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir regulación e indicar para cada una de las alternativas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación. Al respecto se adjuntó al formulario de la AIR el documento denominado: "20240326103358_56888_Análisis de Impacto Regulatorio_26.03.2024", en el que la CRE señaló lo siguiente:

"No emitir regulación alguna

Esta alternativa no resuelve la problemática por los siguientes motivos:

- o *Se integrarán al SEN cargadores inteligentes para la carga de VE y VEHC que no cumplen con las especificaciones técnicas mínimas de seguridad, generando con ello problemas que ponen en riesgo a los usuarios, así como, la continuidad y calidad del servicio de suministro eléctrico.*
- o *Continuaría inexistente el marco regulatorio para la implementación de una herramienta digital que permita recabar información de utilidad para la planeación del SEN y de los usuarios.*

Se estima que los costos por no emitir la regulación son superiores debido a que los Usuarios Finales que instalen infraestructura de carga en baja tensión no tienen certeza de que ésta es realizada conforme a requisitos mínimos de seguridad o los cargadores que instalen son adecuados para su aplicación en México, asimismo, existen riesgos de que en algunos circuitos eléctricos se tenga una integración superior a la esperada lo que puede afectar la continuidad y calidad del suministro eléctrico."

Se toma nota de la información presentada, no obstante, y en concordancia con la información requerida en párrafos previos se observa que, al no identificar de manera clara la problemática que se pretende atender con la emisión de la Propuesta Regulatoria, la información presentada es insuficiente y no se identifican, describen y comparan todas las posibles alternativas regulatorias y no regulatorias, que podrían servir para atender la problemática. A manera de ejemplo se enuncian las siguientes:

- No emitir regulación alguna;
- Esquemas de autorregulación;
- Esquemas voluntarios;
- Incentivos económicos;
- Otro tipo de regulación, y
- Otras.

Por lo anterior, se solicita a la CRE realizar el análisis pertinente de las alternativas que permita identificar que la Propuesta Regulatoria es la opción más eficaz y eficiente para atender las problemáticas o conflictos identificados.

Respecto al numeral 5 que solicita, justificar las razones por las que la Propuesta Regulatoria es considerada la mejor opción para atender la Problemática, al respecto se requiere al Sujeto Obligado que, a partir de la

JAS/GLS



identificación de las alternativas para atender la problemática, así como sus respectivos beneficios y costos, la CRE deberá justificar por qué la Propuesta Regulatoria es la mejor opción.

En lo tocante al numeral 6 que requiere que se describa la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia, la CRE describió el marco regulatorio en materia de infraestructura de carga de vehículos eléctricos e híbridos conectables en cuatro países: Colombia, Costa Rica, Chile y Perú. Al respecto, esta Comisión toma nota de la información proporcionada, sin embargo, es esencial que la CRE indique de manera precisa los efectos, tanto positivos como negativos, de las regulaciones analizadas en sus respectivos países.

También es importante identificar qué aspectos de dichas regulaciones se incorporaron o no en la elaboración de la Propuesta Regulatoria. Finalmente, es necesario explicar por qué, dadas las características de México, el marco regulatorio analizado se ajusta a la solución del problema y contribuye a la consecución de los objetivos.

IV. Impacto de la Regulación.

A. Disposiciones en materia de salud humana, animal o vegetal, salud, trabajo, medio ambiente o protección a los consumidores.

Al respecto del numeral 7 que solicita señalar las disposiciones en materia de salud humana, animal o vegetal, salud, trabajo, medio ambiente o protección a los consumidores se observa que la CRE, señaló que la Propuesta Regulatoria incluye algunas disposiciones en materia salud humana, a la seguridad en el trabajo, a los consumidores y a la integridad del Sistema Eléctrico Nacional, a saber:

- Los cargadores deben y sus componentes deben estar certificados bajo normas internacionales o mexicanas (Capítulo 4);
- El personal que realice la instalación de la infraestructura se encuentren certificados como mínimo en el Estándar de Competencia EC1023 "Realización y mantenimiento de instalaciones y sistemas eléctricos", y se reitera el cumplimiento de la NOM-001-SEDE-2012 o aquellas que la modifiquen o sustituyan. (Capítulo 4);
- Se establece que se deberá observar la NOM-005-ASEA-2016 "Diseño, construcción, operación y mantenimiento de Estaciones de Servicio para almacenamiento y expendio de diésel y gasolinas", para considerar la distancia mínima que debe haber entre una estación de combustibles fósiles y una estación de energía eléctrica. (Cap 5 y Cap 6.1.3), y
- Se establecen requisitos de visualización de la información en las electrolineras tomando en cuenta el Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en calles y carreteras de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), con el objetivo de promover la máxima visibilidad de información (precios) disponibles a los consumidores.

No obstante, según esta Comisión, se observa que el análisis es incompleto, dado que la secuencia lógica para abordar este apartado debería ser, en primera instancia, realizar una evaluación de los aspectos de la salud humana, la seguridad en el trabajo, los consumidores y la integridad del Sistema Eléctrico Nacional que se verán impactados por la Propuesta Regulatoria. En un segundo paso, se debería analizar el nivel de riesgo que se presenta sin la emisión de la Propuesta Regulatoria, en cada área identificada. Posteriormente, es necesario comparar el nivel de riesgo actual con el esperado después de aplicar la regulación y finalmente, se debe explicar cómo la Propuesta Regulatoria planea reducir los riesgos identificados en cada área afectada. Por lo tanto, se solicita a la CRE presentar el análisis correspondiente.

B. Creación, modificación y/o eliminación de trámites.

Respecto al numeral 8 del formulario del AIR, relativo a que se indique si la Propuesta Regulatoria crea, modifica o elimina trámites, la CRE señaló en el formulario del AIR, así como en el documento denominado: "20240213160541_56697_Acuerdo DACG en materia de electromovilidad" que se crea el trámite denominado:

JAAS/GLS





Presentación del formulario de características de la infraestructura de carga y/ precios de VE y VEHC. Al respecto se solicita a la CRE que presente toda la información y documentación de ese trámite dentro de la sección correspondiente del AIR.

Por otro lado, de la revisión de la Propuesta Regulatoria se observan, de manera enunciativa más no limitativa, las siguientes secciones de la misma contienen acciones relativas a tramites, a saber:

TRAMITES		
SECCION DE LA PROPUESTA REGULATORIA	TRÁMITE	REQUERIMIENTO
Capítulo 4. De la solicitud del servicio de suministro eléctrico y de la conexión de Infraestructura de Carga de VE y VEHC, <i>Párrafo tercero.</i>	<i>"Los Usuarios Finales que deseen conectar infraestructura dedicados a la carga de VE y VEHC a una tensión eléctrica mayor o igual a 69 kV deben presentar su solicitud de conexión ante el CENACE"</i>	Señalar, Justificar y fundamentar. Definir costos y beneficios. Señalar la necesidad de coordinarse con CENACE y registrarlo en el Catálogo.
Capítulo 4. De la solicitud del servicio de suministro eléctrico y de la conexión de Infraestructura de Carga de VE y VEHC, <i>Párrafo tercero.</i>	<i>"y en el supuesto de sea a una tensión menor de 69 kV, las solicitudes de conexión serán atendidas por el Distribuidor."</i>	Señalar, Justificar y fundamentar. Definir costos y beneficios. Señalar la necesidad de coordinarse con el Distribuidor y en su caso registrarlo en el Catálogo.
Capítulo 6. De las Electrolineas, Electroterminales y Estaciones de carga pública, último párrafo	<i>"[...] los Usuarios Finales que realicen la actividad de venta de energía en electrolineas deberán [...] presentar su aviso de venta de energía dentro los seis meses siguientes a que reciban el servicio de suministro eléctrico, mediante la siguiente liga electrónica https://www.cre.gob.mx/UsuariosFinales/ o aquella que la modifique o sustituya, anexando la información indicada en los numerales 1, 2 y 3 del acuerdo Quinto del A/039/2018 o el que lo modifique o sustituya..."</i>	Señalar, Justificar y fundamentar. Definir costos y beneficios.
Capítulo 8. De la evolución y monitoreo de la infraestructura de carga de VE y VEHC. <i>Párrafo tercero</i>	<i>"Los Usuarios Finales (personas físicas o morales) propietarios de una electrolinea deberán presentar y actualizar ante la Comisión el Apéndice 2 de las presentes Disposiciones preferentemente mediante la plataforma de electromovilidad que para tal efecto desarrolle y opere la Comisión."</i>	Definir todos los elementos del artículo 46 de la LGMR Definir costos y beneficios.
Capítulo 8. De la evolución y monitoreo de la infraestructura de carga de VE y VEHC. <i>Párrafo quinto.</i>	<i>"el Suministrador de Servicios Básicos y los Suministradores de Servicios Calificados deberán presentar a la Comisión y al CENACE informes trimestrales respecto del número de solicitudes del servicio de suministro eléctrico dedicados a la carga de VE y VEHC solicitados y atendidos, según corresponda e información disponible. Los reportes trimestrales deben contener de manera enunciativa más no limitativa lo siguiente:"</i>	Señalar, Justificar y fundamentar. Definir costos y beneficios. POSIBLES MODALIDADES: A) Para los servicios residenciales identificados en baja tensión B) Para Electrolineas y Electroterminales

Tabla elaborada con información de la CRE

JAS/GLS





Por lo anterior, esta Comisión observa que la CRE no identificó y justificó la totalidad de los trámites nuevos, y así como los que pretende modificar, además no presentó la información y documentación correspondiente al artículo 46 de la LGMR. Por lo cual se solicita realizar las acciones pertinentes para atender la presente sección.

C. Acciones Regulatorias distintas a trámites.

Con relación al numeral 8 del formulario del AIR en el cual se solicita que la Dependencia seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites, la CRE señaló en el documento denominado: "20240326103358_56888_Análisis de Impacto Regulatorio_26.03.2024" que establece las siguientes acciones distintas a trámite:

[...]

Establece requisitos

Si, el anteproyecto regulatorio establece nuevos requisitos a los Usuarios Finales que deseen el servicio de suministro eléctrico en un nivel de baja o media tensión para la carga de VE y VEHC, los requisitos son: copia simple del certificado que acredite que el equipo eléctrico destinado para la carga de VE y VEHC, que se conectará al SEN cumple con las certificaciones requeridas, copia simple de la ficha técnica o cualquier otro documental que evidencie que el equipo dedicado a la carga de VE y VEHC cumplen con las especificaciones técnicas de ciberseguridad y copia simple del documento que avale que la instalación fue realizada por personal calificado. Asimismo, para aquellos casos en que aplique, se requerirá de un Dictamen de Verificación y un Certificado de Inspección.

Asimismo, se establecen requisitos como anexar identificación oficial al momento de presentar el Apéndice 2 ante la CRE, cuando aplique.

Establece sanciones

No, sin embargo, las sanciones que pueden aplicarse se encuentran establecidos en el marco regulatorio citado en el anteproyecto regulatorio.

[...]

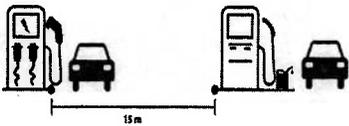
Establecen obligaciones

Si, los usuarios finales deben presentar el Apéndice 1 ante su Suministrador y el Apéndice 2 ante la CRE.

[...]" (sic)

JAAAS/CLS



Se toma nota de la información presentada, sin embargo, de la revisión de la revisión de la Propuesta Regulatoria se identificaron, de manera enunciativa más no limitativa, las siguientes acciones distintas a trámite: ACCIONES DISTINTAS A TRAMITES		
SECCIÓN DE LA PROPUESTA REGULATORIA	ACCIONES DISTINTAS A TRÁMITE	REQUERIMIENTO
Capítulo 3. Definiciones	Establece definiciones en el Capítulo, como modos de Carga, Cargadores, 3.7 Cargador Inteligente de VE o VEHC	Señalar, Justificar y fundamentar. Definir costos y beneficios.
Capítulo 4. De la solicitud del servicio de suministro eléctrico y de la conexión de Infraestructura de Carga de VE y VEHC, Primer párrafo.	REQUISITOS: "Los Usuarios Finales que deseen instalar infraestructura de carga de VE y VEHC en un mismo inmueble, o en un inmueble bajo el régimen de Propiedad en Condominio, que ya reciba el servicio de Suministro Básico en Baja Tensión o Media Tensión, deberán solicitar un nuevo contrato de servicio de suministro eléctrico de forma independiente a la del servicio de suministro eléctrico que reciban."	Señalar, Justificar y fundamentar. Definir costos y beneficios.
Capítulo 4. De la solicitud del servicio de suministro eléctrico y de la conexión de Infraestructura de Carga de VE y VEHC, Segundo párrafo.	REQUISITOS: "[...] los Suministradores deberán constatar que los Usuarios Finales que requieran la infraestructura que se refiere el párrafo anterior anexen a su expediente lo siguiente:" (7 REQUISITOS)	Señalar, justificar y fundamentar. Definir costos y beneficios.
Capítulo 5. Del montaje y señalización de riesgos. Párrafo segundo, tercero, cuarto y quinto	<p>Establece especificaciones técnicas y seguridad para los Cargadores Inteligentes de Vehículos Eléctricos-(CIVE) conforme a normas aplicables.</p> <p>"Los CIVE destinados a la carga en modo de carga 3 deben proporcionar un conductor de puesta a tierra de protección a la toma de corriente del VE o VEHC y/o al conector del VE o VEHC.</p> <p>Los CIVE utilizados en modo de carga 4 pueden estar conectados permanentemente o conectados por un cable y una clavija a la red de suministro eléctrico. Estos equipos deben tener un conductor de puesta a tierra de protección o un conductor de protección al conector del VE o VEHC.</p> <p>Cuando se instalen CIVE cerca de un área de despacho de combustibles como podría ser el caso de gasolineras, se deberán observar lo establecido en el capítulo 6.1.3, inciso a. de la Norma Oficial Mexicana NOM-005-ASEA-2016, Diseño, construcción, operación y mantenimiento de Estaciones de Servicio para almacenamiento y expendio de diésel y gasolinas, que establece que el área de despacho de combustibles se debe ubicar a una distancia de 15.0 m medidos a partir del eje vertical del dispensario con respecto a los lugares de concentración pública, así como del Sistema de Transporte Colectivo o cualquier otro sistema de transporte electrificado en cualquier parte del territorio nacional, o aquella que la modifique o sustituya y demás regulación aplicable.</p> <p>En la siguiente imagen se representa de manera ilustrativa la distancia mínima de separación entre un expendio de gasolina y un CIVE.</p> 	Señalar, justificar y fundamentar. Definir costos y beneficios.

Fuente: Elaboración por la Comisión Reguladora de Energía

[...]" sic

JAS/G/S



<p>Capítulo 6. De las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública. Párrafo primero, segundo y tercero.</p>	<p>Establece especificaciones técnicas, para las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública:</p> <p><i>"Los CIVE que se instalen en las Electrolineras deben ser del tipo estación de carga, tener al menos el modo de carga rápida o ultra rápida que permita a los usuarios de VE y VEHC realizar la carga de sus vehículos en tiempos cortos.</i></p> <p><i>Por otra parte, la infraestructura de carga que se instale en Electroterminales y Estaciones de carga pública pueden tener cualquiera de los modos de carga definidos en el capítulo 3 de las presentes Disposiciones.</i></p> <p><i>En este sentido, las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública deben tener a la vista información de los tipos de conectores compatibles, tipo de cargador, el modo de carga, indicaciones de uso y en caso de ser posible el tiempo estimado de carga, por cada CIVE."</i></p>	<p>Señalar, justificar y fundamentar. Definir costos y beneficios.</p>
<p>Capítulo 6. De las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública. Párrafo cuarto.</p>	<p>Prohibición: Asimismo, en tanto la Comisión no emita la normativa específica en materia de Demanda Controlable, no se permitirá que los VE y VEHC inyecten energía eléctrica a las RGD, por lo tanto, las funciones de comunicación y control de los CIVE para interactuar de forma bidireccional con el SEN, solamente se habilitarán cuando el Distribuidor o el CENACE así lo determine en los estudios de conexión por temas de Confiabilidad del SEN.</p>	<p>Señalar, justificar y fundamentar. Definir costos y beneficios.</p>
<p>Capítulo 6. De las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública. Párrafo quinto, sexto, séptimo, octavo, noveno</p>	<p>Obligaciones para las Electrolineras: y los Usuarios Finales propietarios de una electrolinera:</p> <p><i>"Asimismo, tener visible los precios de la energía eléctrica destinada a la carga de VE y VEHC, conforme a lo siguiente:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Los precios de la energía eléctrica deben publicarse en tableros de precios y etiquetas.</i> <i>Estar en pesos por kWh (\$/kWh).</i> <i>Coincidir con los precios reportados a la Comisión Reguladora de Energía, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables.</i> <p><i>Los tableros de precios deberán colocarse en las electrolineras de manera que sean legibles a una distancia de al menos 20 metros, medidos a partir del punto donde se encuentre colocado el tablero, al nivel del piso, debiendo estar iluminados de forma adecuada en cualquier momento en que la electrolinera se encuentre abierta al público, conforme a las especificaciones siguientes:</i></p> <p>[REQUISITOS]</p> <p><i>Las etiquetas de precios deberán disponerse sobre la parte frontal del CIVE, en una posición clara y visible desde la posición del conductor del VE o VEHC, conforme a las especificaciones siguientes:</i></p> <p>" [ESPECIFICACIONES]</p> <p><i>Los Usuarios Finales propietarios de una electrolinera deberán dar cumplimiento a los ordenamientos y disposiciones legales federales, estatales y municipales en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, para la conservación del patrimonio cultural y demás que resulten aplicables."</i></p>	<p>Señalar, justificar y fundamentar. Definir costos y beneficios.</p>

JAS/CLS





<p>Capítulo 7. Estaciones de intercambio de baterías. Párrafo primero</p>	<p>Obligaciones: "Para el caso de estaciones de intercambio de baterías se deberá cumplir con las especificaciones establecidas en la Norma(s) Oficial(es) Mexicana(s) o la NMX-J-785-1-ANCE-2020 Sistema de intercambio de baterías para vehículos eléctricos - Parte 1: Generalidades, NMX-J-785-2-ANCE-2020 Sistema de intercambio de baterías para vehículos eléctricos - Parte 2: Requisitos de Seguridad o aquellas que les modifiquen o sustituyan."</p>	<p>Señalar, justificar y fundamentar. Definir costos y beneficios.</p>
---	---	--

Tabla elaboración propia

De lo anterior, esta Comisión, observa que la CRE identificó, describió y justificó parcialmente las acciones regulatorias distintas a trámites, por lo cual se le solicita realizar las acciones pertinentes para atender la presente sección.

D. Análisis de Impacto en la Competencia.

Para responder el impacto que la Propuesta Regulatoria tienen en la competencia, la CRE señaló las acciones del instrumento que podría promover o restringir la eficiencia en el mercado, con su respectiva justificación, a saber:

"El ante proyecto regulatorio establece los requisitos que deben cumplir los usuarios que instalen infraestructura de carga para uso privado o público (gratuito o venta de energía eléctrica conforme al Acuerdo A/039/2018). Para ambos casos, el ante proyecto establece que los CIVE (cargadores) deben estar certificados, en este sentido se considera que se fomenta la competencia en el mercado, debido a que todos los fabricantes, proveedores y desarrolladores deben cumplir con este requisito, disminuyendo o evitando con ello una competencia no igualitaria en cuanto a precios, debido a que equipos que no cuentan con certificación suelen ser más económicos, pero también más riesgosos.

De igual forma, el involucrar personal calificado fomenta el desarrollo del mercado de una manera que de certeza a los usuarios de que sus instalaciones son seguras y duraderas.

En relación con la información que debe estar disponible en las electrolineras y estaciones de carga pública, así como, en la plataforma de electromovilidad que desarrollará la CRE, se considera que es información que permitirá la libre competencia, permitiendo a los usuarios conocer lo que ofrece cada electrolinera o estación de carga pública y con ello se abre la competencia de los proveedores de los servicios de carga de VE y VEHC.

Respecto al tema de tener una instalación eléctrica independiente para la infraestructura de carga, se señala que la obligación no es nueva, debido a que la RES/999/2015 establece en su Capítulo II, numeral 13, fracción XIII, que las estaciones de recarga de vehículos eléctricos serán consideradas como Instalaciones Eléctricas Independientes. De lo anterior, se desprende que reciben el suministro de manera independiente al centro de carga donde se encuentran instalados. No obstante, lo anterior, hacer la referencia en el ante proyecto deja claro los requisitos que deben observar todos los usuarios que deseen instalar infraestructura de carga." (sic)

Por otro lado, es importante señalar que el 24 de abril de 2024, se recibió en CONAMER las consideraciones en materia de competencia y libre competencia⁷ de la Comisión Federal de la Competencia Económica (COFECE) sobre la presente Propuesta Regulatoria. Al respecto, esa Comisión precisó que el 14 de febrero de 2024 la CRE publicó Propuesta Regulatoria en el portal de CONAMER con un AIR de impacto moderado, posteriormente, el 27 de marzo del presente, la CRE modificó su impacto a un AIR de alto impacto, por lo cual, es importante que la CRE se pronuncie respecto a las siguientes consideraciones:

- (i) Una mayor adopción de VE y VEHC abona a los objetivos de México en materia ambiental. Para ello, resulta positivo y necesario promover la creación de redes de carga compatibles.**

⁷ Revisar Comentario de dependencia (B000241147): <https://www.cofemersimir.gob.mx/expediente/29264/recibido/69402/B000241147>

JAS/GLS





La COFECE señaló que inicialmente (la Propuesta del 14 de febrero), el párrafo quinto del Capítulo 6 de la Propuesta Regulatoria proponía que las Electrolineras deberían contar con infraestructura de carga **compatible con al menos dos tipos de conectores** que se comercializan en el territorio nacional, sin embargo, este párrafo fue modificado en el Propuesta Regulatoria de AIR de Alto Impacto (la Propuesta del 27 de marzo), indicando que las Electrolineras deben contar con infraestructura de carga compatible **con uno o más tipos** de conectores que se comercializan en el territorio nacional.

La COFECE advierte que este cambio podría limitar las posibilidades de hacer compatibles las estaciones de carga con más de un tipo de conector, lo cual a su vez restringiría el aprovechamiento de las externalidades de red mencionadas en el documento. En este sentido, la COFECE argumenta que permitir la compatibilidad en la infraestructura de carga de VE o VEHC reduciría una de las barreras a la adopción de estos vehículos, ya que una mayor diversidad de conectores disponibles en un punto de carga generaría mayor confianza en los potenciales usuarios y, por ende, un incremento en la demanda de estos vehículos. Asimismo, reduciría las posibilidades de que un solo agente económico en el mercado de VE o VEHC alcance una posición dominante.

Por lo tanto, la COFECE estima que, desde la perspectiva de la competencia, la medida inicialmente propuesta por la CRE en la Propuesta Regulatoria con AIR de Impacto moderado, respecto a que existan al menos dos tipos de conectores contribuiría en mayor medida a la adopción de VE y VEHC y al desarrollo de infraestructura de carga que satisfaga la futura demanda. La implementación de esta medida también debe ser consistente con lo que los reguladores y agentes económicos consideren técnicamente factible

(ii) La regulación que se emita debe revisarse periódicamente y actualizarse cuando sea necesario para garantizar que responda a las necesidades de este mercado y coadyuve a la expansión y compatibilidad de los VE y VEHC

La COFECE recomienda que la regulación que se emita se revise periódicamente y se actualice según sea necesario para garantizar que responda a las necesidades del mercado y promueva la expansión y compatibilidad de los VE y VEHC. Además, sugiere que la Propuesta Regulatoria consideren ex ante cualquier otro modelo de conector que surja, con el fin de evitar obstáculos para su implementación si la normativa no se actualiza en cierto momento.

(iii) La infraestructura de carga debería ofrecer diferentes niveles de carga con el fin de que el usuario, con base en sus necesidades elija lo que más le convenga.

La COFECE también señala que la infraestructura de carga debería ofrecer diferentes niveles de carga para que los usuarios puedan elegir según sus necesidades. Recomienda que las electrolineras puedan ofrecer cualquiera de los tres modos de carga, incluida la carga lenta, mientras que la Propuesta Regulatoria debe ser clara respecto a la homologación de los niveles de carga.

(iv) La coordinación entre niveles de gobierno es necesaria para un marco normativo consistente.

Finalmente, la COFECE enfatiza la necesidad de coordinación entre los niveles de gobierno para establecer requisitos consistentes que no representen obstáculos a la entrada de nuevos agentes económicos y otorguen ventajas a los ya establecidos.

Con base en la información expuesta, esta Comisión toma nota de los argumentos planteados y queda a la espera de la atención de los puntos planteados por la COFECE objetos de la Propuesta Regulatoria.

E. Análisis de Impacto sobre los precios, calidad y disponibilidad de bienes y servicio para el consumidor.

Respecto al presente apartado la CRE, señaló en el formulario de la AIR que, la Propuesta Regulatoria tiene un impacto positivo en los consumidores al proporcionarles información para tomar decisiones seguras y

JAAS/CLS



confiables sobre la tecnología de carga eléctrica y la calidad de las instalaciones, al respecto presentó los siguientes argumentos:

"El ante proyecto regulatorio impactará positivamente en los consumidores debido a que tendrán información disponible que les permita elegir de manera segura y confiable la tecnología a instalar, así como, la calidad de la instalación eléctrica realizada por un profesional. Por lo anterior, el ante proyecto regulatorio establece que los CIVE que se conecten al Sistema Eléctrico Nacional se encuentren certificados bajo estándares nacionales o a falta de estos bajo normas internacionales, que den certeza a los usuarios de que los equipos que instalan en sus inmuebles o instalaciones cumplen con requisitos mínimos de seguridad y que son duraderos.

En cuanto a los precios se observa que en México se comercializan cargadores, protecciones, cables, etc., que cumplen con normas nacionales o internacionales, por lo que, no se considera que exista un aumento considerable para el consumidor, sin embargo, un aumento en los precios de los equipos pueden ser la diferencia entre tener una instalación segura a largo plazo o tener accidentes y afectaciones a la salud humana o a la inversión de los consumidores.

Asimismo, el ante proyecto establece que los cargadores tengan funciones avanzadas que permitan a mediano plazo una mayor interacción con el Sistema Eléctrico Nacional, mediante mecanismos como la demanda controlable o como un recurso distribuido, generando con ello a que los consumidores y el propio SEN tengan mayores beneficios. Por ejemplo, mediante los programas de demanda controlable los usuarios pueden gestionar sus consumos de energía eléctrica en los momentos que el SEN lo requiera, ya sea por un exceso de generación, es decir, que se requiera que los usuarios carguen sus VE y VEHC en esos momentos o dejar de consumir energía eléctrica cuando se tiene un déficit de generación.

Adicionalmente, con la participación de personal calificado se fomenta de alguna manera la profesionalización de las personas, generando con ello nuevas oportunidades de trabajo.

Ahora bien, respecto al requisito de que en las electrolineras existan uno o más tipos de conectores, este se estableció desde la visión de las ventas de VE y VEHC que se tienen en México, que al cierre de 2023 de acuerdo con información del INEGI se vendieron 22,263 VE y 20,269 VEHC, por lo que, se considera necesario que los consumidores que han adquirido VE y VEHC previo a la emisión del marco regulatorio objeto del presente AIR, tengan la disponibilidad de acceder a puntos de carga que les permitan una mayor movilidad de forma eficiente, así como, realizar recorridos largos. Esto permitirá a los consumidores de VE/VEHC y usuarios de la infraestructura de carga a realizar nuevas actividades económicas o recreativas que impulsan el desarrollo económico del país.

Los usuarios que instalen electrolineras pueden decidir que tipo de conector desean instalar conforme a sus necesidades o esquemas de negocios, esto fomentará la competencia en el mercado. Por ejemplo, en Estados Unidos de Norte América se tiene una variedad de conectores disponibles en sus estaciones de carga, que reflejan de alguna manera las tendencias del mercado de ese país, esto se puede visualizar en la siguiente tabla:

Tipo de Conector	Cantidad	Representación de conector	Origen de estaciones de carga que cuentan con el conector	Porcentaje de estaciones de carga que cuentan con el conector
1975 (Evo1)	7432		Estados Unidos	81.68%
1975 Cambio (CC1)	980		Estados Unidos	1.6%
CHADEMO	803		Japón	9.3%
TESLA	7479		Estados Unidos	8.8%
MÉNARD	324		Estados Unidos	0.38%
NEHARD	291		Estados Unidos	0.34%
NEHARD	16		Estados Unidos	0.02%

*Fuente: Alternative Fuels Data Center: Alternative Fueling Station Locator (energys.gov)

*Nota: Se considera un total de 84,092 estaciones de carga en Estados Unidos.

"(sic)

Con base en la información expuesta, esta Comisión toma nota de los argumentos planteados y la referencia a los impactos positivos en la protección de los derechos del consumidor, toda vez que busca equilibrar la

JAS/GJS

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





seguridad, la eficiencia y la competencia en el mercado de carga eléctrica, dando por atendido el presente apartado.

V. Análisis Costo-Beneficio.

i. De los costos.

En relación a la estimación económica del impacto derivado de la emisión de la Propuesta Regulatoria, la CRE estimó los costos por la emisión de la Propuesta Regulatoria en un **monto de \$ 449,797.40**, toda vez que en el presente oficio se ha señalado que no se ha identificado la totalidad de los trámites y las acciones distintas a trámite se solicita a la CRE que una vez identificadas se proceda a la evaluación del impacto económico de la Propuesta Regulatoria, se estimen la totalidad de los costos de cumplimiento y se revaloren los datos proporcionados en el presente apartado.

ii. De los Beneficios.

Respecto a los beneficios que genera la emisión de la Propuesta Regulatoria, la CRE, mediante el documento anexo al formulario⁸, señaló que los beneficios de la emisión de la regulación lo siguiente:

"[...] con la emisión del ante proyecto regulatorio se espera que la conexión de infraestructura de carga siga incrementando y se realice de forma segura para todos. Por lo que, al ir incrementando la cobertura de puntos de carga de VE y VEHC se tendrán múltiples beneficios como son:

1. *Existe una mayor movilidad eléctrica que conlleva a la reducción de GEI.*
2. *Se promueve el uso de Centrales Eléctrica de Generación Limpia Distribuida para generar la energía eléctrica que se utiliza para la carga de los VE y VEHC. Lo anterior, permitirá contribuir a generar energía eléctrica mediante fuentes limpias y reducir los costos del consumo de energía eléctrica.*
3. *Se reducen los riesgos que pudieran presentarse en las instalaciones de infraestructura de carga y en las RGD o la RNT por una mala operación de los cargadores o de la instalación en el punto de conexión. Al reducir los riesgos se reducen lo posibles costos de inversión en los que pudiese incurrir tanto el usuario como el Distribuidor o Transportista para corregir las fallas.*
4. *Se promueve el uso de VE y VEHC al tener una red de infraestructura de carga que tenga una cobertura a nivel nacional permitiendo con ello transitar tanto de forma local como interestatal.*

Adicionalmente, con el desarrollo de la plataforma se tendrán los siguientes beneficios.

1. *Los usuarios que usen la infraestructura de carga ubicada en electrolineras tendrán visibilidad de los costos que se ofrecen para la carga de un VE o VEHC.*
2. *Información sobre la infraestructura de carga disponible en electrolineras o estaciones de carga pública.*
3. *Estadísticas de la evolución de la infraestructura de carga"*

En ese mismo sentido, la CRE justificó que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos, bajo el argumento de que los Usuarios Finales que instalen infraestructura de carga en baja tensión no tienen certeza de que ésta es realizada conforme a requisitos mínimos de seguridad o los cargadores que instalen son adecuados para su aplicación en México, asimismo, existen riesgos de que en algunos circuitos eléctricos se tenga una integración superior a la esperada lo que puede afectar la continuidad y calidad del suministro eléctrico.

De lo anterior se toma nota de la información presentada, no obstante, es necesario estimar los beneficios de la Propuesta Regulatoria en términos cuantitativos y expresados en términos monetarios. Esto permitirá que esta

⁸ 20240326103358_56888_Análisis de Impacto Regulatorio_26.03.2024

JAAS/GJS





Comisión pueda evaluar si los beneficios superan los costos de cumplimiento de la Propuesta Regulatoria. En ese contexto, se exhorta a la CRE, a que en su estimación de los beneficios considere todos los posibles impactos positivos que derivarán de la emisión de la Propuesta Regulatoria, como pueden ser impactos en el medio ambiente, salud, o en general en algunos de los derechos humanos fundamentales.

Finalmente, acorde a las observaciones realizadas en las secciones de trámites y acciones regulatorias del presente Dictamen, los elementos del análisis costo-beneficio deberán cambiar, por lo cual es necesario que esa Comisión realice los ajustes económicos correspondientes y finalmente brinde una estimación del beneficio neto que supone la emisión de la Propuesta Regulatoria.

VI. Cumplimiento y aplicación de la propuesta.

Con relación al numeral 11 del formulario de AIR, en el que se solicita que se describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos), la CRE señaló cuenta con diversos medios de comunicación (Oficialía de Partes Física o Electrónica y correo electrónico) a través de los cuales los Suministradores y Usuarios Finales pueden presentar la información requerida, para realizar las estadísticas de la evolución de la infraestructura de carga de VE y VEHC. Asimismo, la CRE designa a sus servidores públicos adscritos para la atención de los temas previstos en la propuesta regulatoria. En este sentido, se toma nota de la información proporcionada y se solicita a la CRE señale los recursos (públicos) a través de los cuales se implementará la Propuesta Regulatoria y brinde los argumentos por lo que se considera que la Propuesta Regulatoria es económica, técnica y socialmente factible.

VII. Evaluación de la Regulación.

Para responder el numeral 13 del formulario de AIR, que requiere que se describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación, la CRE señaló que de conformidad con el artículo 38 del *Reglamento Interno de la CRE*, es el Comité de Evaluación del Desempeño quien analizará el cumplimiento de la estrategia, programas y proyectos de la Comisión y que mediante la información que se recabe a través de los Suministradores y la plataforma que para tal efecto desarrolle la CRE, se evaluará la evolución de la infraestructura de carga, no obstante es importante que la esa Comisión precise los medios por los cuales se evaluará el logro cada uno de los objetivos señalados en la Propuesta Regulatoria, misma que puede ser a través de estudios, encuestas, estadísticas, etc.

VIII. Consulta Pública.

En lo que respecta al presente apartado, la CRE señaló que, para la elaboración de la regulación, se consultó a las partes y grupos interesados a través de cuatro mesas de trabajo con instituciones gubernamentales, educativas, industriales y de normalización.

Asimismo, es conveniente precisar que, desde el día en que se recibió la Propuesta Regulatoria el 14 de febrero de 2024 y su posterior actualización del formulario a AIR de Alto Impacto en fecha 27 de marzo siguiente, se hizo pública a través del portal informático de esta Comisión, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 73 de la LGMR, por lo cual, se han recibido comentarios de particulares interesados, tal como se puede constatar en el siguiente enlace electrónico:

<https://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/29264>

En virtud de lo anterior, la CONAMER queda en espera de que la CRE brinde la respuesta a las observaciones solicitadas en el presente Dictamen Preliminar y manifieste los argumentos respecto a los comentarios ingresados al portal previo a la fecha en que respondan el presente Dictamen y en su caso, realice las modificaciones que correspondan al AIR y/o la Propuesta Regulatoria o bien, justifique las razones por las que no consideró pertinente su incorporación, en cumplimiento a lo previsto por los artículos 72, 73 y 75 de la LGMR.

JAS/GLS



Cabe señalar, que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario del AIR y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que le fueron presentados, en cumplimiento del artículo 25 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* y los principios y objetivos establecidos en los artículos 7 y 8 de la LGMR, con base en el procedimiento establecido en su Título Tercero, Capítulo III, denominado "*Del Análisis de Impacto Regulatorio*", sin prejuzgar sobre cuestiones de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en dichos preceptos jurídicos.

El presente se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en el artículo 9, fracción IX del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*⁹.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente
El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

13-05-24
*alfo!!
13:30

⁹ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

JAAS/CLS



13 Mayo 24
16:45 hrs