

GLS-CVLS-AMHde-3000240808

Contacto CONAMER

De: Miguel Ogazón <ogazon@anpact.com.mx>
Enviado el: viernes, 15 de marzo de 2024 01:34 p. m.
Para: Contacto CONAMER
Asunto: comentarios disposiciones electromovilidad CRE del 14feb24
Datos adjuntos: 240315 Comentarios Disposiciones Electromovilidad CRE ANPACT.docx

Marca de seguimiento: Seguimiento
Estado de marca: Completado

Buena tarde,

A nombre de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), adjunto comentarios sobre 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"

Favor de confirmar de recibido.

Saludos/Regards.



Miguel Ogazón Del Abrego
Director Técnico y de Ingeniería / Technical and Engineering Director
Paseo de las Palmas 1650 Col. Lomas de Chapultepec C.P.11000, CDMX
Tel. +52(55)52024900 ext. 205
Mail: ogazon@anpact.com.mx / Web: www.anpact.com.mx



Comentarios a “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” publicadas en el portal de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria por la Comisión Reguladora de Energía.

CAPÍTULO 3 DEFINICIONES (cambios)

DICE	DEBE DECIR	JUSTIFICACIÓN
3.19 Electrolinera. Estación de servicio que cuenta con infraestructura de carga para VE y VEHC. Corresponde a las instalaciones ubicadas en espacios destinados exclusivamente a la carga de VE y VEHC donde se realiza un cobro por la carga de estos vehículos.	Electrolinera pública. Estación de servicio que cuenta con infraestructura de carga para VE y VEHC. Corresponde a las instalaciones ubicadas en espacios PÚBLICOS destinados exclusivamente a la carga de VE y VEHC donde se realiza un cobro por la carga de estos vehículos.	La palabra “públicos” ayuda a clarificar la situación de estos puntos de recarga
3.21 Electroterminal. Instalaciones y equipos para la carga de VE o	Electrolinera privada. Instalaciones y equipos PRIVADOS para la carga de VE o	Bajo el entendido que este concepto es una terminal de recarga ubicado, administrado

VEHC pesados destinados para el servicio de transporte público de pasajeros o carga y de servicio privado.	VEHC pesados destinados para el servicio de transporte público de pasajeros o carga y de servicio privado.	y utilizado por un particular, colocar la palabra “privado” “particular”, deja claro que la instalación no está abierta al público en general. Para mejor asimilación, creemos que los términos se pueden homologar en “electrolinera” y se segmente acorde a su función.
3.22 Estación de carga pública. Estación de servicio que cuenta con infraestructura de carga para VE y VEHC con cargadores Nivel 2 que se encuentran ubicados en vía pública y son de uso gratuito.	Electrolinera pública gratuita. Estación de servicio que cuenta con infraestructura de carga para VE y VEHC con cargadores Nivel 2 que se encuentran ubicados en vía pública y son de uso gratuito.	Para mejor asimilación, creemos que los términos se pueden homologar en “electrolinera” y se segmente acorde a su función.
3.41 Vehículos ligeros. Vehículo cuya masa máxima autorizada es	Vehículos ligeros. Vehículo cuyo peso bruto vehicular varía entre los 400 y 3,857 kg	En las normativas mexicanas como la NOM-194-SE-2021, se hace esta diferenciación en peso bruto vehicular

menor de 1.5 toneladas		
3.42 Vehículos medianos. Vehículo cuya masa máxima autorizada es mayor a 1.5 toneladas y menor a 3.5 toneladas.	<i>Eliminar</i>	No existe esta diferenciación en normativas mexicanas
3.43 Vehículos pesados. Vehículo destinado al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada excede de 3.5 toneladas.	Vehículos pesados. Vehículo cuyo peso bruto vehicular es mayor a los 3,857kg (destinado al movimiento de pasaje y carga)	En las normativas mexicanas como la NOM-044-SEMARNAT-2017 se diferencias estos vehículos en este peso bruto vehicular (no importando su uso). El vehículo pesado incluye el movimiento de personas, productos y servicios.

CAPÍTULO 3 DEFINICIONES (adicionales)

ADICIÓN	JUSTIFICACIÓN
CONFIGURACIÓN VEHICULAR Autobús articulado: Vehículo automotor, formado por dos carros unidos a través de una articulación que posibilita maniobrar giros, permitiendo así la circulación por vialidades (18.5m de largo, 2.6m de	En aspectos de dimensiones, se debe informar a los usuarios de vehículos pesados si el punto de recarga es apto para que estas unidades tienen el espacio suficiente para accesar a dicho punto de recarga. Por esta razón, se

ancho (sin incluir espejos retrovisores) y 4.25m de altura). Autobús biarticulado: Autobús articulado de alta capacidad con un eje adicional y una segunda junta de articulación, así como una longitud extendida. (24m de largo, 2.6m de ancho (sin incluir espejos retrovisores) y 4.25m de altura). Autobús foráneo: Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de más de 30 personas (15m de largo, 2.6m de ancho (sin incluir espejos retrovisores) y 4.25m de altura). Autobús urbano: vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de más de 30 Personas (18m de largo, 2.6m de ancho (sin incluir espejos retrovisores) y 4.25m de altura). Midibús: Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad mínima de 16 y máxima de 30 personas (9.5m de largo, 2.6m de ancho (sin incluir espejos retrovisores) y 4.25m de altura). Camión unitario: Vehículo automotor de seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a 4 toneladas (14m de largo, 2.6m de ancho (sin incluir espejos retrovisores) y 4.25m de altura). Camión remolque: Vehículo destinado al transporte de carga,	incluyen las dimensiones suficientes de las distintas configuraciones para que puedan entrar en el carril de carga.
--	--

constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un convertidor (31m de largo, 2.6m de ancho (sin incluir espejos retrovisores) y 4.25m de altura). Tractocamión: Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques. Tractocamión articulado: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque (23m de largo, 2.6m de ancho (sin incluir espejos retrovisores) y 4.25m de altura). Tractocamión doblemente articulado: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación (31m de largo, 2.6m de ancho (sin incluir espejos retrovisores) y 4.25m de altura). Van: Vehículo comercial de dos ejes utilizado para transportar bienes o grupos de personas. (6m de largo, 2.6m de ancho (sin incluir espejos retrovisores) y 3m de altura).	
Vehículo para micromovilidad	No es nuestro campo pero creemos que con esta definición se puede separar los vehículos ligeros de la micromovilidad

CAPÍTULO 6 DE LAS ELECTOLINERAS, ELECTROTERMINALES Y ESTACIONES DE CARGA PÚBLICAS (cambios)

DICE	DEBE DECIR	JUSTIFICACIÓN
Capítulo 6. De las Electrolineras, Electroterminales y	Capítulo 6. De las Electrolineras	Homologar términos

Estaciones de carga pública.	públicas, privadas y públicas gratuitas.	
Las Electrolineras deben contar con infraestructura de carga compatible con al menos dos de los tipos de conectores que se comercializan en el territorio nacional y que para pronta referencia se describen en la Tabla 1. Asimismo, deberán tener CIVE que permitan la carga de VEHC y VE de última milla.	Las Electrolineras deben contar con infraestructura de carga compatible con al menos dos de los tipos de conectores que se comercializan en el territorio nacional ACORDE A LAS NORMAS OFICIALES MEXICANAS VIGENTES y que para pronta referencia se describen en la Tabla 1. Asimismo, deberán tener CIVE que permitan la carga de VEHC y VE de última milla.	1. Se debe priorizar a aquellos conectores que sean regulados 2. No vemos la necesidad de particularizar en vehículos de última milla o en su defecto solicitamos se explique porque se enfatiza en este servicio

CAPÍTULO 8 DE LA EVOLUCIÓN Y MONITOREO DE LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA DE VE Y VEHC. (cambios)

DICE	DEBE DECIR	JUSTIFICACIÓN
Adicionalmente, la Comisión mediante la plataforma de electromovilidad publicará la información relativa a las electrolineras,	Adicionalmente, la Comisión mediante la plataforma de electromovilidad publicará la información relativa a las electrolineras públicas y públicas gratuitas, siendo esta información:	Para dar la mayor cantidad de información útil al transportista con la cual

siendo esta información: 1. Georreferencias de las electrolineras. 2. Características de la infraestructura de carga. a. Tipo de conector. b. Tipo de cargador conforme a las definiciones de los numerales 3.4, 3.5 y 3.6. c. Modo de carga. 3. Precios de la energía eléctrica.	1. Georreferencias de las electrolineras. 2. Características de la infraestructura de carga. a. Tipo de conector. b. Tipo de cargador conforme a las definiciones de los numerales 3.4, 3.5 y 3.6. c. Modo de carga. d. NÚMERO DE PUNTOS DE CARGA DISPONIBLES PARA CARGA AL MISMO TIEMPO e. CONFIGURACIÓN VEHICULAR (VEHÍCULOS PESADOS) QUE POR ESPACIO PUEDE RECARGAR EN CADA PUNTO DE RECARGA f. ESTÁ EN FUNCIONAMIENTO O NO CADA PUNTO DE RECARGA g. ESTÁ OCUPADO O NO EL PUNTO DE RECARGA Y EL	pueda planear correctamente su viaje
---	--	---

	TIEMPO ESTIMADO EN QUE TERMINARÁ LA RECARGA 3. Precios de la energía eléctrica.	
--	---	--