GLS – CULS – AMMDC – B0002412O7

Contacto CONAMER

De:	Leticia Pineda <l.pineda@theicct.org>
Enviado el:	martes, 30 de abril de 2024 09:05 p. m.
Para:	Alberto Montoya Martin Del Campo; Contacto CONAMER
CC:	Carlos Jimenez; Ilse Avalos Vargas
Asunto:	Comentarios ICCT a las disposiciones administrativas de carácter general en materia de electromovilidad para la integración de infraestructura de carga
Datos adjuntos:	ICCT comentarios DACG CRE 30abril2024.pdf
Marca de seguimiento:	Seguimiento
Estado de marca:	Marcado

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

El Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT, por sus siglas en inglés) agradece la oportunidad de presentar comentarios al "Acuerdo por el que la Comisión Reguladora de Energía (CRE) 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".

Reconocemos a la Comisión Reguladora de Energía por su visión de atender de manera oportuna la creciente demanda de conexiones de infraestructura de carga de vehículos eléctricos al Sistema Eléctrico Nacional y que esta se debe integrar como una red inteligente para anticipar su ampliación. Estaremos atentos a sus comentarios y con gusto poder clarificar y profundizar sobre cualquiera de los puntos presentados en este documento.

Atentamente,

Leticia Pineda
Líder Regional para México y Canadá
Mobile/WhatsApp +1 530 761 3614
San Francisco Office
icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

MEJORA
CONTROL
02 MAYO 2024
REC
9:05

icct

THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

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

30 de abril de 2024

El Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT, por sus siglas en inglés) agradece la oportunidad de presentar comentarios al "Acuerdo por el que la Comisión Reguladora de Energía (CRE) 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".

El ICCT es una organización independiente sin fines de lucro fundada para brindar investigación y análisis técnico imparcial a los gobiernos de los principales mercados de vehículos del mundo. Nuestra misión es mejorar el desempeño ambiental y la eficiencia energética del transporte terrestre, marítimo y aéreo para beneficiar la salud pública y mitigar el cambio climático.

Reconocemos a la Comisión Reguladora de Energía por su visión de atender de manera oportuna la creciente demanda de conexiones de infraestructura de carga de vehículos eléctricos al Sistema Eléctrico Nacional y que esta se debe integrar como una red inteligente para anticipar su ampliación.

Estaremos atentos a sus comentarios y con gusto poder clarificar y profundizar sobre cualquiera de los puntos presentados en este documento. Por favor, en caso de cualquier duda o pregunta, no dude en contactarnos en l.pineda@theicct.org.

Atentamente,

Leticia Pineda
Líder Regional para México y Canadá
Consejo Internacional de Transporte Limpio

COMISIÓN
MEJORA R
CONTROL
0 2 MAYO 2024
REC
ÓRICA

COMENTARIOS

COMENTARIO 1

Capítulo 3. Definiciones
Numeral 3.22
pública y son de uso gratuito.
Justificación: La definición limita los tipos de niveles de carga de las estaciones públicas a una sola por lo que sugerimos ampliar esta definición.

Dice:
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.

Propuesta de cambio:
Estación de servicio que cuenta con infraestructura de carga para VE y VEHC con cargadores Nivel 2 o DCFC que se encuentran ubicados en vía pública y son de uso gratuito

COMENTARIO 2

Capítulo 3. Definiciones
Numeral 3.7 Cargador Inteligente de VE o VEHC
Justificación: En este numeral es posible establecer la obligatoriedad del uso de un protocolo abierto de comunicación (OCPP - Protocolo abierto para puntos de carga), con el que será posible que la autoridad reciba información homologada desde cualquier cargador y esta pueda sea explotada para fines estadísticos, toma de decisiones y de definición política pública. Este protocolo es desarrollo abierto y se encuentra en constante actualización, y es de uso común por los fabricantes de cargadores y de vehículos eléctricos.[1]

Dice:
Infraestructura dedicada a la carga del VE o VEHC en CA o CC diseñado con medios de comunicación hacia otros dispositivos locales o remotos para la gestión y administración de la energía del VE o VEHC ya sea a través del usuario o el operador de las RGD.

---

[1] La versión más reciente del protocolo OCPP es la 2.0.1; https://openchargealliance.org/

Propuesta de cambio:
Infraestructura dedicada a la carga del VE o VEHC en CA o CC diseñado con medios de comunicación **con protocolo abierto de comunicación (OCPP) en su versión más reciente,** hacia otros dispositivos locales o remotos para la gestión y administración de la energía del VE o VEHC ya sea a través del usuario o el operador de las RGD.

COMENTARIO 3

Capítulo 3. Definiciones
Numeral 3.39 Vehículo eléctrico
Justificación: Es necesario ampliar y acotar la definición para clasificar correctamente a este tipo de vehículos

Dice:
Vehículo propulsado por un motor eléctrico donde la corriente proviene de una batería recargable o de otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía (recargables y que obtienen la energía de una fuente externa del vehículo, como el servicio eléctrico residencial o público) principalmente para utilizarse en calles públicas, carreteras o autopistas

Propuesta de cambio:
Vehículo propulsado por uno o más motores eléctricos donde la corriente proviene de una batería recargable o de otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía (recargables y que obtienen la energía de una fuente externa del vehículo, como el servicio eléctrico residencial o público). No poseen un motor de combustión interna y no producen emisiones por el escape.

COMENTARIO 4

Capítulo 3. Definiciones
Numeral 3.40 Vehículo Eléctrico Híbrido Conectable
Justificación: Es necesario ampliar y acotar la definición para clasificar correctamente a este tipo de vehículos.

Dice:
Vehículo eléctrico que puede cargar o recargar su dispositivo de almacenamiento de energía eléctrica desde una fuente eléctrica externa y a partir de una fuente interna.

Propuesta de cambio:

Vehículo que se conforma de dos sistemas de propulsión, uno que integra un motor de combustión interna que se alimenta de un tanque de combustible y el otro integrado por uno o más motores eléctricos que reciben energía mediante una batería que se recarga desde una fuente eléctrica externa. Estos vehículos sí generan emisiones por el escape que dependerán del modo de manejo dispuesto para utilizar cada sistema de propulsión

COMENTARIO 5

Capítulo 3. Definiciones
Numeral 3.41 Vehículos ligeros
Justificación: Homologarse con las definiciones establecidas en regulaciones publicadas y vigentes; Entre las que se incluyen las Normas Oficiales Mexicanas NOM-042-SEMARNAT-2005 y NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023 para emisiones de vehículos ligeros nuevos o la NOM-167 para vehículos ligeros y pesados en circulación en la Megalópolis.

Dice:
Vehículo cuya masa máxima autorizada es menor de 1.5 toneladas

Propuesta de cambio:
Vehículo automotor cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kilogramos

COMENTARIO 6

Capítulo 3. Definiciones
Numeral 3.42 Vehículos medianos
Justificación: Las definiciones establecidas en regulaciones previamente publicadas y en vigencia como, por ejemplo, las Normas Oficiales Mexicanas NOM 042 y NOM 063 para emisiones provenientes de vehículos ligeros nuevos, la NOM-044-SEMARNAT-2017 relativa a las emisiones de contaminantes criterio provenientes de vehículos pesados nuevos o la NOM 167 para vehículos ligeros y pesados en circulación en la región de la Megalópolis, no incluyen una definición de vehículos medianos.

Dice:
Vehículo cuya masa máxima autorizada es mayor a 1.5 toneladas y menor a 3.5 toneladas

Propuesta de cambio:

ELIMINAR (no existe definición de vehículos medianos en las regulaciones referidas)

COMENTARIO 7

Capítulo 3. Definiciones
Numeral 3.43 Vehículos pesados
Justificación: Homologarse con las definiciones establecidas en regulaciones previamente publicadas y en vigencia; por ejemplo, las Normas Oficiales Mexicanas NOM 044 relativa a las emisiones de contaminantes criterio provenientes de vehículos pesados nuevos o la NOM 167 para vehículos ligeros y pesados en circulación en la región de la Megalópolis.

Dice:
Vehículo destinado al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada excede de 3.5 toneladas

Propuesta de cambio:
Vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos

COMENTARIO 8

Capítulo 4. De la solicitud del servicio de suministro eléctrico y de la conexión de Infraestructura de Carga de VE y VEHC
Primer párrafo

Las disposiciones tienen un carácter reactivo a la solicitud de usuarios finales. Se solicita considerar la oportunidad de ampliar el objetivo para que las disposiciones apliquen a contratos en nuevas edificaciones habitacionales y comerciales, con los requisitos en función de la demanda esperada en el mediano y largo plazo. Este alcance permitirá a los gobiernos locales que sus códigos de construcción contemplen la obligación de contar con preinstalaciones de infraestructura eléctrica para la futura flota vehicular eléctrica[2].

Dice:
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

[2] Documento de consulta ICCT 2020, "Electric vehicle charging guide for cities"; https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/EV_charging_guide_03162020.pdf

Condominio, que ya reciba el servicio de Suministro Básico en Baja Tensión o Media Tensión

Propuesta de cambio:
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 **o solicite por primera vez el** servicio de Suministro Básico en Baja Tensión o Media Tensión

COMENTARIO 9

Capítulo 4. De la solicitud del servicio de suministro eléctrico y de la conexión de Infraestructura de Carga de VE y VEHC
Tercer párrafo; numeral I.

Justificación: Se requiere mayor especificación y homologación de la evidencia documental requerida para evitar futuros retrasos en la revisión documental cuando se solicite un nuevo contrato de servicio de suministro eléctrico para el CIVE. Estas especificaciones pueden incluirse como parte de la información referida en el Apéndice 1 de las presentes Disposiciones.

Dice:
I. Evidencia documental de que los CIVE incluyendo los…

Propuesta de cambio:
Especificar los requerimientos de información, formatos y medios establecidos mediante los cuales se aprobará la evidencia documental presentada por parte de los Suministradores para el nuevo contrato de servicio de suministro eléctrico.

COMENTARIO 10

Capítulo 6. De las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública.
Justificación: El texto se contrapone a la definición para las estaciones de carga pública que definen cargadores de nivel 2 y se limita la posibilidad de niveles de carga. Se sugiere tomar en cuenta la modificación de la definición de estación de carga pública presentada en el comentario 1.

Dice:

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.

Propuesta de cambio:
Los CIVE que se instalen en las Electrolineras deben ser del tipo estación de carga **pública**.

COMENTARIO 11

Capítulo 6. De las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública.
Justificación: Es necesario incluir los costos por energía por kWh que se ofrecen en la estación de recarga pública, la fuente de generación de la misma y formas de pago.

Dice:
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.

Propuesta de cambio:
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, costo por kWh, fuente de generación de energía y modo de pago.

COMENTARIO 12

Capítulo 6. De las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública.
Justificación: El solicitar al menos dos tipos de conectores para las electrolineras representa un costo adicional para su construcción y puede impactar en la utilización de estas. Contar con conectores y sistemas de carga homologados o compatibles son la mejor opción para satisfacer la demanda creciente de los usuarios de VE y VEHC y mejorar la utilización de la infraestructura existente. Además, recomendamos que la Comisión trabaje para establecer la homologación progresiva al estándar NACS que permite funcionar tanto en niveles de carga 2 y rápida. Esto no representa una preferencia hacia un fabricante sino una opción para mejorar la utilización de la infraestructura de recarga que se desarrolle. En Estados Unidos muchas empresas fabricantes de vehículos de diferentes regiones, así como empresas de infraestructura de

recarga ya han adoptado este estándar y lo harán de forma progresiva. Esto demuestra hacia donde está migrando el ecosistema de electromovilidad.

Dice:
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.

Propuesta de cambio:
Las Electrolineras deben contar con infraestructura de carga compatible con alguno(s) de los tipos de conectores que se comercializan en el territorio nacional y que para pronta referencia se describen en la Tabla 1. La Comisión trabajará en un plan de homologación para que a partir de 2025 se establezcan metas progresivas para migrar hacia el conector NACS.

COMENTARIO 13

Capítulo 8. De la evolución y monitoreo de la infraestructura de carga de VE y VEHC.
Justificación: Es importante que la plataforma de electromovilidad que la Comisión implementará publique los detalles asociados al total de electrolineras y estaciones de carga pública en todo el país, así como información agregada por código postal del número total de cargadores y tipo registrados en todo el país como servicios residenciales, servicio privado en edificios para uso comercial, y electroterminales. Esto permitirá compartir información útil a los usuarios y consumidores pero también como herramienta de monitoreo y evolución de la infraestructura de recarga que puede ser utilizado para orientar los proyectos de nuevos puntos de carga en México.

Dice:
Adicionalmente, la Comisión mediante la plataforma de electromovilidad publicará la información relativa a las electrolineras, 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.

Propuesta de cambio:
Adicionalmente, la Comisión mediante la plataforma de electromovilidad publicará la información relativa a las electrolineras, siendo esta información:

1. Georreferencias de las electrolineras y estaciones de carga pública y se podrán visualizar mediante un mapa interactivo.
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.
4. Nombre de la compañía o red a la que pertenece.

Para los datos sobre el número total de cargadores registrados en todo el país como servicios residenciales, servicio privado en edificios para uso comercial, y electroterminales, deberán publicarse en la misma plataforma de la siguiente forma:

1. Georreferencias por código postal y se podrán visualizar mediante un mapa interactivo.
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. Tipo de servicio que presta: residencial, comercial-oficinas, comercial-flota privada

COMENTARIO 14

Transitorios
Segundo

Justificación: Para fomentar el desarrollo de las electrolineras, y como complemento a este Acuerdo, es necesario que la CRE emita nuevas tarifas eléctricas para los diferentes sectores de consumo. Dichas tarifas deben fomentar la carga de los vehículos en horarios valle para no afectar la disponibilidad de electricidad del Sistema Eléctrico Nacional.

Dice: La Comisión Reguladora de Energía podrá emitir disposiciones administrativas de carácter general para propiciar el desarrollo eficiente de la industria eléctrica de acuerdo con el artículo 42 de la Ley de los Órganos

Reguladores Coordinados en Materia Energética, que incluyan guías o diseños tarifarios que propicien el desarrollo eficiente de las electrolineras.

Propuesta de cambio: La Comisión Reguladora de Energía emitirá disposiciones administrativas de carácter general para propiciar el desarrollo eficiente de la industria eléctrica de acuerdo con el artículo 42 de la Ley de los Órganos Reguladores Coordinados en Materia Energética, que incluyan guías o regulación tarifaria para el desarrollo eficiente de las electrolineras mediante la creación de tarifa eléctricas diferenciadas dedicadas para los cargadores de VE y VEHC.