

Contacto CONAMER

De: Carlos Ibarra <cibarra@ibarrapg.com>
Enviado el: martes, 12 de marzo de 2024 10:48 p. m.
Para: Contacto CONAMER
CC: Shirley Wagner; Luis Leuchter
Asunto: Comentarios Expediente 65/0001/140224 - Electromovilidad.
Datos adjuntos: Comentarios EMA DACGs EMV 12.03.2024 .pdf

Importancia: Alta

Marca de seguimiento: Seguimiento
Estado de marca: Completado

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



Estimado Dr. Montoya: Por este medio, adjuntamos el documento que contiene las observaciones y comentarios por parte de EMA Electro Movilidad Asociación, A.C. ("EMA") relacionados con el "*Acuerdo por el que la Comisión Reguladora de Energía expide la Disposiciones Administrativas de Carácter General en materia de Electromovilidad para la integración de infraestructura de carga de vehículos eléctricos y vehículos híbridos conectables al Sistema Eléctrico Nacional como parte de una red eléctrica inteligente*"

Cualquier duda o comentar en relación con lo anterior, estamos a tus órdenes.

Saludos,

Carlos P. Ibarra Fernández
Representante legal de EMA



**Electro Movilidad
Asociación**

México

COMISIÓN NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 8.
San Jerónimo Aculco, Alcaldía Magdalena Contreras.
Ciudad de México, C.P. 10400.
contacto@conamer.gob.mx

Ciudad de México a 12 de marzo de 2024.

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO.
COMISIONADO NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA.

MTRO. LEOPOLDO VICENTE MECHI GARCÍA
COMISIONADO PRESIDENTE DE LA COMISIÓN REGULADORA DE ENERGÍA

Carlos Pablo Ibarra Fernández, en mi carácter de representante legal de EMA Electro Movilidad Asociación, A. C. ("EMA"), como se acredita mediante la escritura pública número 49,786 de fecha 8 de noviembre de 2023, otorgada ante la fe del Lic. Celso de Jesús Pola Castillo, Notario Público 244 de la Ciudad de México, señalando para oír y recibir toda clase de notificaciones y documentos al correo cibarra@ibarrapg.com y al domicilio ubicado en Paseo de los Tamarindos 400 Piso 27 interior EMA, Col. Bosques de las Lomas, Cuajimalpa CP. 05120, CDMX por medio de la presente, nos dirigimos a Ustedes 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* (el "Anteproyecto"), que se encuentra en consulta pública en el portal electrónico de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria ("CONAMER") desde el 14 de febrero de 2024, bajo el expediente 65/0001/140224, catalogado como una regulación de Impacto Moderado de conformidad con la Ley General de Mejora Regulatoria ("LGMR").

EMA tiene como misión acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica en México, a fin de combatir el cambio climático y mejorar la calidad del aire. En conjunción con dicha misión, EMA considera oportuno exponer lo siguiente:

De conformidad con lo estipulado en los artículos 7 y 8 de la LGMR encontramos que el Anteproyecto no cumple con cabalidad algunos de los principios regulatorios; específicamente en lo relativo a (i) simplificación; (ii) seguridad jurídica que propicie certidumbre de derechos y obligaciones; y (iii) coherencia y armonización de las disposiciones que integran el marco regulatorio nacional, entre otros.

Paseo de los Tamarindos 400 Piso 27 Int EMA Col. Bosques de las Lomas, Cuajimalpa CP. 05120, CDMX

Lo anterior se manifiesta ya que hemos detectado que el Anteproyecto, tal como está propuesto, pudiera estar sobre regulando al solicitar información para la que el mismo Órgano Regulador reconoce no contar aun con los mecanismos suficientes que regulen el desarrollo eficiente de la industria eléctrica en México.

Adicionalmente, en algunos supuestos encontramos que el Anteproyecto podría resultar en una barrera económica al desarrollo de dicho sector, al pretender imponer requerimientos adicionales que desincentivarían la inversión en el sector de electromovilidad, con la consecuencia final de la consiguiente afectación al derecho humano a un medio ambiente sano protegido por el Artículo 4to. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En virtud de lo anterior, y considerando que le corresponde a la CONAMER ser garante de que las regulaciones propuestas promuevan una mejora generando beneficios superiores a sus costos y el máximo beneficio para la sociedad, amablemente se solicita que se evalúen los comentarios emitidos, para no incurrir en una violación del marco jurídico aplicable.

Como consecuencia de lo antes expresado, ponemos a su consideración los comentarios al Anteproyecto, reiterando nuestro interés por participar en el desarrollo e implementación de soluciones que contribuyan a acelerar la transición a la movilidad eléctrica en México, incluyendo la colaboración de las asociaciones e institutos internacionales con quienes tenemos alianzas y que cuentan con una regulación más desarrollada sobre la materia:

Referencia y redacción actual	Propuesta o Comentario
Capítulo 3. Definiciones. 3.40 Vehículo Eléctrico Híbrido Conectable. 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.	Se propone modificar la redacción de la definición de Vehículo Eléctrico Híbrido, así como adicionar la siguiente clasificación: Vehículos Híbridos.

Referencia y redacción actual	Propuesta o Comentario
	<u>Vehículo Eléctrico Híbrido Conectable.</u> Automóvil con fuente de energía eléctrica y combustible, en el cual la energía eléctrica permite la propulsión sin apoyo del motor de combustión interna, en periodos de operación en los que no se requiere una potencia superior a la proporcionada por la fuente de energía eléctrica; su banco de baterías es recargable a través de una conexión eléctrica y la capacidad de su batería proporciona un rango eléctrico que cubre el recorrido diario promedio de los usuarios para permitir circulación urbana cero emisiones. <u>Vehículo Híbrido Eléctrico.</u> Automóvil con fuentes de energía eléctrica y combustible, en el cual la energía eléctrica permite la propulsión sin apoyo del motor de combustión interna, en periodos de operación en los que no se requiere una potencia superior a la proporcionada por la fuente de energía eléctrica. Son vehículos principalmente de combustión y el motor eléctrico sirve de apoyo <u>Vehículo Híbrido Ligero (Mild-Hybrid).</u> Automóvil con fuentes de energía eléctrica y combustible en el cual su motor de combustión interna siempre participa en el proceso de propulsión. Se propone incorporar las definiciones antes enunciadas a efecto de contar con términos similares a los utilizados por la regulación internacional, que faciliten la adopción de normas dedicadas, cuando se cuente con las condiciones para su emisión y diferenciar claramente las tecnologías y su verdadero impacto ambiental.

Referencia y redacción actual	Propuesta o Comentario
Capítulo 4. De la solicitud del servicio de suministro eléctrico y de la conexión de Infraestructura de Carga de VE y VEHC. ... VII. Apéndice 1 de las presentes Disposiciones. 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. Lo anterior, conforme a lo establecido en el segundo párrafo de la fracción XIII del numeral 13 del Capítulo II de las Disposiciones Administrativas de Carácter General que establecen las condiciones generales para la prestación del suministro eléctrico, que se emitieron por la RES/999/2015 publicada en el DOF el 18 de febrero de 2016 o aquella que la modifique o sustituya.	La obligación que se incluye para el Usuario Final de realizar un trámite adicional para contar con un contrato de servicio eléctrico dedicado para su vehículo constituye una obligación innecesaria por el estado de desarrollo del sector de electromovilidad en México, al no contarse con una infraestructura de redes inteligentes que permita a los vehículos inyectar energía a la red, ni contar con una tarifa horaria que incentive la recarga de los vehículos en horarios de consumo no pico, por lo que se propone generar mecanismos que puedan coadyuvar a la generación de electricidad necesaria para la recarga de los vehículos. El solicitar estos medidores aumenta el costo de instalación y la carga administrativa para los que pudieran estar interesados en ofrecer el servicio, desincentivando el despliegue de infraestructura de recarga. En especial es importante comentar que en la medida que se garanticen medidas adecuadas y no repetitivas y onerosas para la adopción de la electromovilidad, se estará incentivando el combate al cambio climático y la mejora en la calidad del aire, en beneficio de la sociedad y su derecho a una vida saludable y limpia.
Capítulo 6. De las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública. Los CIVE que se instalen en las Electrolineras deben ser del tipo de estación de carga y 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.	El Anteproyecto busca imponer que forzosamente haya dos tipos de conectores en cada Electrolinera, así como cargadores de carga rápida o ultrarrápida en cada punto de recarga, limitando de esta forma la libre competencia y desincentivando la transición hacia la movilidad eléctrica en México. Creemos que los operadores de carga deben de tener la libertad de decidir el tipo, número y formato de carga que sea más conveniente para cada sitio según sus análisis de mercado.

Referencia y redacción actual	Propuesta o Comentario
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. 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. 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 determinen en los estudios de conexión por temas de Confiabilidad del SEN. 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 permita la carga de VEHC y VE de última milla.	De igual forma, la exigencia de incluir conectores duales en estaciones de carga que no reciben financiamiento público resulta restrictiva a la inversión que los particulares pueden realizar, en aras de impulsar una transición a un esquema de eficiencia energética y de electromovilidad lo que finalmente como ya se ha comentado, genera además una barrera negativa para su adopción.

Referencia y redacción actual	Propuesta o Comentario
Asimismo, tener visibles los precios de la energía eléctrica destinada a la carga de VE y VEHC, conforme a lo siguiente: A. Los precios de la energía eléctrica deben publicarse en tableros de precios y etiquetas. B. Estar en pesos por kWh (\$/kWh). C. Coincidir con los precios reportados a la Comisión Reguladora de Energía, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables. 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. El tamaño mínimo de las letras mayúsculas y números utilizados para indicar los precios deberá ser de 12.5 centímetros de alto, cuyo ancho y grosor, incluyendo minúsculas, podrán ir en proporción a las tipografías establecidas en el Apéndice A5 del Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en calles y carreteras, el cual podrá consultarse en https://www.gob.mx/sedatu, o en el documento y regulación que lo modifique o sustituya.	Sobre este requerimiento es importante resaltar que nuestro país no cuenta con normativa en materia de Demanda Controlable. Buscar imponer una visibilización de precios que, a diferencia de los combustibles fósiles líquidos de las gasolineras que cuentan con una estandarización en insumos, se están dejando de tomar en cuenta diversos factores como la velocidad de recarga, la ubicación de las Electrolineras en inmuebles integrados a otro tipo de servicios o en inmuebles en donde el valor agregado es limitado por el tipo de infraestructura y que por ende cuentan con otros costos de instalación y mantenimiento, además de los diferentes tipos de tarifas que cada punto de conexión puede tener, por citar un par de ejemplos aplicables. Adicionalmente, es necesario considerar que derivado del avance tecnológico actual, los Usuarios Finales tienen a su disposición herramientas digitales que no solo les indican la ubicación de las Electrolineras sino también el precio y velocidad de la recarga, actualizándose este último dato de forma inmediata y confiable, precisamente gracias al uso de la tecnología. En este sentido lo que se propone es generar incentivos que potencialicen la inversión en la infraestructura de recarga a lo largo de las principales rutas de transporte vehicular y las ciudades, que estén respaldadas por medidas tecnológicas que además generen las condiciones de seguridad óptimas para los Usuarios Finales.

Referencia y redacción actual	Propuesta o Comentario
I. En caso de utilizar tableros de precios electrónicos, la instalación eléctrica de estos deberá cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDE-2012, Instalaciones Eléctricas (Utilización) o aquella que la modifique o sustituya. II. 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: III. La letra utilizada debería ser en mayúscula, y el tamaño mínimo de las mismas, así como de los números utilizados para los precios, deberá ser de al menos 12 milímetros de alto, y al menos de 1.2 milímetros de grosor de trazo. 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. De igual forma, los Usuarios Finales que realicen la actividad de venta de energía en electrolineras deberán sujetarse a lo establecido en el Acuerdo Núm. A/039/2018 por el cual se emite el criterio de interpretación del artículo 46, fracción I de la Ley de la Industria Eléctrica, en materia de venta	

Referencia y redacción actual	Propuesta o Comentario
de energía eléctrica de un usuario final a un tercero (A/039/2018), o aquel que le modifique o sustituya, y 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.	
Capitulo 11. Responsabilidades y obligaciones. ... Del Suministrador. 1. ... 2. Evitar compartir información sobre las Solicitudes de conexión de Centros de Cargas dedicados a la carga de VE y VEHC con ningún otro agente que no sean los Distribuidores y el CENACE o a petición de la Secretaria de Energía o la Comisión, como autoridades que ejecutan la política, regulación y vigilancia de la industria eléctrica en el ámbito de sus respectivas competencias, o por requerimiento de autoridad judicial.	La presente disposición, en conjunto con los datos solicitados en el APÉNDICE 1. Formulario de características de la infraestructura de carga de VE y VEHC constituyen Datos Personales que de conformidad con lo establecido por la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, por lo que no puede contener referencias a “evitar” compartir información, sino la obligación de conservarla y resguardarla como lo determina la citada regulación. Asimismo cabe considerar que la obligación de reportar las estaciones de carga conforme a las disposiciones del acuerdo A7039/2018 hace referencia a su vez a una plataforma tecnológica que sirva como la herramienta para dar de alta tanto a las estaciones como al aviso de cobro, sin que a la fecha se cuente con una versión funcional de dicha plataforma, lo que ha orillado a varios miembros a tener que entregar de manera física los documentos, por lo que se propone que la CONAMER centre sus esfuerzos en el desarrollo de un proceso de alta que le resulte amigable y no oneroso al Usuario, a efecto de concentrar en un proceso rápido y sencillo su alta, dando certeza del proceso e informando a los posibles Usuarios de los vehículos sobre

Referencia y redacción actual	Propuesta o Comentario
	la ubicación de las estaciones a través de un mapeo generado a partir de una herramienta tecnológica dedicada. Finalmente se recomienda tomar en consideración que la obligación de reportar cambios de precios que se propone será inviable en la medida que las redes crezcan, lo que, conforme al comentario previo anterior, aun depende de varios factores que aún están en constante cambio.

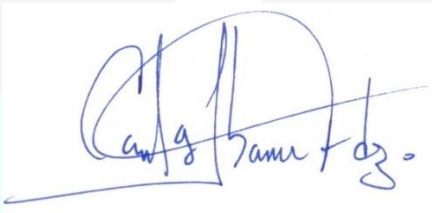
Por lo antes expuesto, solicitamos atentamente a esa Comisión de Mejora Regulatoria se sirva:

PRIMERO. - Tomar en consideración para su análisis los comentarios y argumentos aquí manifestados y solicitar conforme a derecho las modificaciones procedentes al Anteproyecto.

SEGUNDO.- Reiterar la disposición de EMA para ofrecer nuestra activa colaboración en búsqueda de soluciones colectivas que contribuyan a la eficiencia del sector de la electromovilidad en conjunto para el beneficio de México y todos los mexicanos.

Atentamente,

EMA ELECTRO MOVILIDAD ASOCIACIÓN, A.C.



Carlos Pablo Ibarra Fernández
Representante legal