

Contacto CONAMER

De: Osvaldo Belmont <obelmont@amia.com.mx>
Enviado el: viernes, 15 de marzo de 2024 08:48 p. m.
Para: Contacto CONAMER; Imelchi@cre.gob.mx
CC: Alberto Montoya Martin Del Campo; cofemer@cofemer.gob.mx; Jose Guillermo Zozaya; Odracir Barquera; Osvaldo Belmont
Asunto: Comentarios de la AMIA al expediente 65/0001/140224 publicado en el portal de la CONAMER
Datos adjuntos: CRE DACG - 15032024.pdf; Anexo 01 - Comentarios DACG CRE electromovilidad - 15032024 1500_integrado.docx
Importancia: Alta

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO
TITULAR DE LA COMISIÓN NACIONAL DE MEJORAR REGULATORIA
P R E S E N T E.-

ING. LEOPOLDO VICENTE MELCHI GARCÍA
COMISIONADO PRESIDENTE
COMISIÓN REGULADORA DE ENERGÍA
PRESENTE.

Estimados Dr. Montoya e Ing. Melchi

Con el gusto de saludarles, a nombre del Dr. Jose Zozaya Presidente Ejecutivo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (AMIA), por este medio les hago llegar copia electrónica del escrito de presentación de los comentarios de la AMIA (ver anexos) al **expediente 65/0001/140224** publicado en el portal de la CONAMER con fecha 14 de febrero de 2024 denominado *"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"*, mismos que encontrarán en el archivo anexo.

Sin más por el momento, aprovecho la ocasión para enviarles un cordial saludo.



Osvaldo Ramón Belmont Reyes
Director Técnico
Ensenada 90 colonia Condesa



Cuauhtémoc 06100 Ciudad de México

Tel. 5272 1144 extensión: 220

Móvil: 55 2251.4255

obelmont@amia.com.mx

www.amia.com.mx

JOSÉ ZOZAYA

Presidente Ejecutivo

Ciudad de México, a 15 de marzo de 2024.

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO
TITULAR DE LA COMISIÓN NACIONAL DE
MEJORAR REGULATORIA
P R E S E N T E.-

ING. LEOPOLDO VICENTE MELCHI GARCÍA
COMISIONADO PRESIDENTE
COMISIÓN REGULADORA DE ENERGÍA
PRESENTE.

Asunto: Comentarios al 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 suscrito, representante legal de la persona moral denominada Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C. (AMIA), personalidad que se acredita mediante la Escritura Pública número 172 039 de fecha 14 de enero de 2020 otorgada ante la fe del Licenciado Salvador Godínez Viera, en su carácter de Notario Público Número 42 de la Ciudad de México, señalando como domicilio autorizado para oír y recibir notificaciones el ubicado en la calle de Ensenada número 90, en la colonia Condesa, alcaldía Cuauhtémoc de la Ciudad de México, con código postal 06140 y autorizando en términos del artículo 19 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo a los CC. Odracir Alejandro Barquera Saláis, Osvaldo Ramón Belmont Reyes y Ernesto Valle Torres, quienes podrán actuar indistintamente e incluso interponer los recursos administrativos que fueren necesarios para la tramitación de este procedimiento; suscripción de promociones, requerimientos y cualesquier otro tipo de actos administrativos vinculados al mismo, con el debido respeto y como mejor proceda, en nombre de la **Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C. (AMIA)**, comparezco ante Ustedes para exponer lo siguiente:

Celebramos que la Comisión Reguladora de Energía (CRE), en términos de su competencia, haya elaborado y sometido a consulta pública las disposiciones administrativas de carácter general en materia de electromovilidad; creemos que de haber participado de forma coordinada con la CRE en el desarrollo de dicha propuesta hubiera sido de beneficio mutuo ya que únicamente se nos invitó a finales de 2023 a una reunión de trabajo que si bien es una herramienta de diálogo, ésta presenta limitantes en cuanto al tiempo, alcance y profundidad de las exposiciones y el intercambio de ideas; no obstante lo anterior, deseamos reiterar que desde nuestra visión para acelerar la transición hacia la electromovilidad en nuestro país es importante considerar los siguientes elementos:

- Es indispensable que se establezca una **política pública integral** articulada y coordinada desde el gobierno federal, con los distintos órdenes de gobierno, la industria y la academia.
- Se requiere que, al más alto nivel del ejecutivo, se tenga en cuenta que, para contribuir en el combate al cambio climático por el calentamiento global, es necesario reducir las emisiones de CO₂, no solo en la operación propia de los **vehículos**, sino a lo largo de la cadena de valor lo que implica que se promuevan las centrales de generación de **energías renovables, limpias y competitivas** para que el ciclo de reducción de emisiones y huella de carbono esté completo, así como en todo el sector transporte y otros sectores de la economía que son fuente de generación de CO₂.

JOSÉ ZOZAYA

Presidente Ejecutivo

- En el ámbito internacional, las experiencias exitosas en la transición hacia la electromovilidad se han basado en la **aplicación de incentivos fiscales y no fiscales** para que los consumidores estén en posibilidad de adquirir vehículos con estas tecnologías. Los incentivos deben ser uno de los pilares de la política pública integral en nuestro país. Adicionalmente, es necesario establecer **incentivos para la fabricación de vehículos híbridos y eléctricos** en México, así como para ampliar y mantener la infraestructura de recarga.
- En cuanto a la **infraestructura de carga**, además de hacer más amplia la red actual, la autoridad responsable del sistema eléctrico mexicano debiera valorar el incremento en la demanda de energía que supondrá el incremento paulatino en el número de vehículos recargables en el parque vehicular nacional, así como la pertinencia de los equipos que soportan el sistema eléctrico nacional, regional y local.

En ese contexto, ponemos a su consideración en tiempo y forma los comentarios de la AMIA en relación con el expediente **65/0001/140224** publicado en el portal de la CONAMER con fecha 14 de febrero de 2024 denominado *"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"*, mismos que encontrarán en el archivo anexo.

Por lo anterior, solicitamos los tengan por recibidos y seamos tenidos en cuenta para ser parte del grupo de trabajo que coordine la CRE con el objetivo de analizar los comentarios de la consulta pública.

Sin más por el momento, aprovecho para remitirles un cordial saludo.

ATENTAMENTE



DR. JOSÉ GUILLERMO ZOZAYA DÉLANO

PRESIDENTE EJECUTIVO



www.amia.com.mx



jzozaya@amia.com.mx



Ensenada 90 Col. Condesa 06100 Ciudad de México



55-4099-6427
55-5272-1144



ASOCIACIÓN MEXICANA DE
LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A.C.

Anexo único

Dice	Propuesta	Justificación
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	PRIMERO. Se emite el presente 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 de Batería (VEB) y Vehículos Híbridos Eléctricos Conectables (VHEC) al Sistema Eléctrico Nacional como parte de una Red Eléctrica Inteligente, mismas que forman parte integrante del presente Acuerdo y se tienen por reproducidas como si a la letra se insertasen, como Anexo único.	En todo el documento proponemos homologar a términos y definiciones internacionales en idioma español para los vehículos eléctricos de batería VEB y para los vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC.
Contenido Capítulo 1. Símbolos, siglas y acrónimos 11 Capítulo 2. Disposiciones Generales. 12 Capítulo 3. Definiciones 12 Capítulo 4. De la solicitud del servicio de suministro eléctrico y de la conexión de Infraestructura de Carga de VE y VHEC. 19 Capítulo 5. Del montaje y señalización de riesgos. 21 Capítulo 6. De las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública. 23 Capítulo 8. De la evolución y monitoreo de la infraestructura de carga de VE y VHEC. 26 Capítulo 10. De la vigilancia. 28 Capítulo 11. Responsabilidades y obligaciones. 28 Capítulo 12. Transitorios. 30	Capítulo 4. De la solicitud del servicio de suministro eléctrico y de la conexión de Infraestructura de Carga de VEB y VHEC . Capítulo 8. De la evolución y monitoreo de la infraestructura de carga de VEB y VHEC .	Proponemos homologar a términos y definiciones internacionales en idioma español para los vehículos eléctricos de batería VEB y para los vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC.
Capítulo 1. Símbolos, siglas y acrónimos Para efectos de las presentes Disposiciones, se adoptarán los siguientes Símbolos, siglas y acrónimos: A. Símbolo de ampere [Magnitud: corriente eléctrica] (NOM-008-SCFI-2002 CA. Corriente Alterna CC. Corriente Continua CIVE. Cargador Inteligente de Vehículos Eléctricos o Vehículos Eléctricos Híbridos Conectables	CIVE. Cargador Inteligente de Vehículos Eléctricos de Batería o Vehículos Híbridos Eléctricos Conectables	Proponemos homologar a términos y definiciones internacionales en idioma español para los vehículos eléctricos de batería VEB y para los vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC. Asimismo, el cotejo realizado con el Capítulo 3 de Definiciones, detectamos que algunos acrónimos no están definidos:

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 14.02.2024

Comisión. Comisión Reguladora de Energía CENACE. Centro Nacional de Control de Energía RGD. Redes Generales de Distribución RNT. Red Nacional de Transmisión SEN. Sistema Eléctrico Nacional V: Símbolo de volt [Magnitud: tensión eléctrica] (NOM-008-SCFI-2002) VE: Vehículo Eléctrico VEHC. Vehículos Eléctricos Híbridos Conectables kW. kiloWatt kWh. kiloWatt-hora UI. Unidad de Inspección UVIE. Unidad de Verificación de Instalaciones Eléctricas	VEB: vehículo eléctrico de batería VHEC: vehículo híbrido eléctrico conectable.	Al tratarse de conceptos de trascendencia para la aplicación técnica de la Norma, consideramos que deben incluirse en el Capítulo de Definiciones.
Capítulo 2. Disposiciones Generales.		
2.1 Objetivo Las presentes Disposiciones Administrativas de Carácter General (las Disposiciones) tienen el objetivo general de regular la conexión ordenada de infraestructura de carga para VE y VEHC, de manera segura al SEN y el desarrollo de una plataforma digital que permita conocer la evolución de la infraestructura de carga en México. Lo anterior, mediante los siguientes objetivos específicos:	Las presentes Disposiciones Administrativas de Carácter General (las Disposiciones) tienen el objetivo general de regular la conexión ordenada de infraestructura de carga para VEB y VHEC, de manera segura al SEN y el desarrollo de una plataforma digital que permita conocer la evolución de la infraestructura de carga en México. Lo anterior, mediante los siguientes objetivos específicos:	
1. Establecer los requisitos generales a cumplir por los interesados en integrar infraestructura de carga de VE y VEHC al SEN. 2. Promover 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. 3. Establecer la información a proporcionar por los Usuarios Finales y los Suministradores a efecto de integrar un sistema (Plataforma) de información pública relevante sobre la infraestructura de carga de VE y VEHC.	1. Establecer los requisitos generales a cumplir por los interesados en integrar infraestructura de carga de VEB y VHEC al SEN. 2. Promover la participación de personal calificado en la instalación y conexión de equipos dedicados a la carga de VEB y VHEC que recibirán el suministro eléctrico del SEN. 3. Establecer la información que deberán proporcionar por los Usuarios Finales y los Suministradores a efecto de integrar un sistema (Plataforma) de información pública relevante que permita recopilar gradualmente información relativa a la infraestructura de carga de VEB y VHEC. con el objeto de observar la evolución científica y tecnológica	Proponemos homologar a términos y definiciones internacionales en idioma español para los vehículos eléctricos de batería VEB y para los vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC

	tendiente a mantener actualizadas las disposiciones legales aplicables.	
2.2 Alcance Estas Disposiciones son de orden público, interés general y observancia en todo el territorio nacional. Se sujetarán a su cumplimiento, el CENACE, los Distribuidores, los Suministradores, y los Usuarios Finales para la integración de infraestructura de carga de VE y VEH al SEN.	Estas Disposiciones son de orden público, interés general y observancia en todo el territorio nacional. Se sujetarán a su cumplimiento, el CENACE, los Distribuidores, los Suministradores, y los Usuarios Finales para la integración de infraestructura de carga de VEB y VHEC al SEN.	Proponemos homologar a términos y definiciones internacionales en idioma español para los vehículos eléctricos de batería VEB y para los vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC.
Capítulo 3. Definiciones Para efectos de las presentes Disposiciones, se adoptarán las siguientes definiciones:		
3.1 Batería del VE. Dispositivo recargable mediante CC, dispuesto en el VE y VEH capaz de almacenar energía eléctrica.	3.1 Batería de tracción del VE. Dispositivo recargable mediante CC, dispuesto en el VEB o VHEC capaz de almacenar energía eléctrica.	<i>Se debe precisar "batería de tracción" para diferenciarla de la batería de 12V en VEB o VHEC que se recarga también con CC.</i>
3.2 Cable del VE o VEH. Cable que se destina para conectar el equipo dedicado a la carga del VE y VEH al propio VE y VEH.	3.2 Cable del VEB y VHEC . Cable que se destina para conectar el VEB o VHEC a un cargador o estación de carga o a un contacto de la red de suministro eléctrico.	<i>Se propone esta definición para dar precisión y claridad.</i>
3.3 Carga. Todas las funciones necesarias para acondicionar la tensión y/o corriente proporcionada por la red de alimentación de CA o CC para asegurar el suministro de energía eléctrica al VE y VEH.	3.3 Carga. Voltaje y corriente proporcionada por la red de alimentación en CA o CC para asegurar el suministro de energía eléctrica al VEB o VHEC .	<i>La frase: "Todas las funciones necesarias para acondicionar" no es precisa.</i>
3.4 Cargador Nivel 1. Equipo que proporciona carga a través de un receptáculo de servicio eléctrico de CA de 120 o 127 V (120 V).	3.4 Cargador Nivel 1. Equipo que proporciona una carga lenta a través de un contacto de la red de suministro eléctrico en CA a 120V nominal.	<i>Se propone precisar que este nivel 1 de carga corresponde a una carga lenta.</i>
3.5 Cargador Nivel 2. Equipo que proporciona carga rápida en CA a través de un receptáculo de servicio eléctrico de 120 o 127 V (en aplicaciones residenciales) o 240 o 220 V (en aplicaciones comerciales), de aplicación común para la carga en el hogar o residencia, en lugares de trabajo y en sitios público.	3.5 Cargador Nivel 2. Equipo que proporciona carga semi rápida en CA a través de un cargador o estación de carga con una tensión o voltaje de 220 V nominal en aplicaciones comunes para la carga residencial, lugares de trabajo o en sitios públicos.	<i>Es necesario indicar que el nivel de carga 2 es semi rápida, pero requiere alimentación de voltaje superior a 120V o 127 V. Con un cargador Nivel 2, podemos tener una carga semi rápida con una tensión o voltaje nominal de 220V.</i>
3.6 Cargador rápido de Corriente Continua. Por sus siglas en inglés DCFC (Direct Current Fast Charging) son equipos que proporcionan carga rápida o super rápida.	3.6 Cargador Nivel 3 o Cargador rápido de Corriente Continua (por sus siglas en inglés DCFC Direct Current Fast Charging): Equipo que proporciona carga rápida en CC a través de un cargador o estación de carga con una tensión o voltaje de 480 V nominal .	En diversas fuentes ya se les conoce a los cargadores rápidos como nivel 3. Se añade la especificación de entrada para este tipo de cargadores.

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 14.02.2024

3.7 Cargador Inteligente de VE o VEHC. 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.	3.7 Cargador Inteligente de VEB o VHEC . Cargador en CA o CC diseñado con medios de comunicación hacia otros dispositivos locales o remotos para la gestión y administración de la energía del VEB o VHEC ya sea a través del usuario o el operador de las RGD.	<i>"Infraestructura" no es un cargador como lo indica la definición del numeral 3.23.</i> Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC.
3.8 Centro de carga. Instalaciones y equipos que, en un sitio determinado, permiten que un Usuario Final reciba el Suministro Eléctrico. Los Centros de Carga se determinarán en el punto de medición de la energía suministrada.		
3.9 Clavija del VE o VEHC. Artefacto que se destina para transferir energía cuando se inserta en un receptáculo del VE y VEHC.	3.9 Clavija del cable del VEB o VHEC . Conector que permite la transferencia de la corriente eléctrica al conectarse a un enchufe o toma de la red de suministro eléctrico.	<i>Una clavija no se conecta a un VEB o VHEC. Lo que se inserta en un VE o VEHC es siempre un conector que puede ser Tipo 1, Tipo 2, GB/T,...etc. El Cable portátil de un VEB o VHEC que se conectan a una toma de la red de suministro eléctrico se realiza mediante una clavija y del lado del VEB o VHEC mediante un conector.</i>
3.10 Código de Red: Disposiciones Administrativas de carácter general que contienen los criterios de eficiencia, calidad, confiabilidad, continuidad, seguridad y sustentabilidad del Sistema Eléctrico Nacional: Código de Red.		
3.11 Conector del VE o VEHC. Dispositivo para establecer una conexión, mediante la inserción en una clavija con brida del VE y VEHC, con el propósito de proporcionar energía e intercambio de información. Este dispositivo es parte del acoplador del VE o VEHC.	3.11 Conector del cable del VEB o VHEC . Dispositivo que permite la transferencia de carga al conectarse con el conector del cargador o estación de carga, estableciendo al mismo tiempo un intercambio de información con la electrónica del VEB o VHEC.	<i>Los VEB o VHEC no tienen enchufe para una Clavija como lo indica la definición. Dado lo anterior, la definición no es correcta, por lo que proponemos el siguiente ajuste.</i>
3.12 Conector Tipo 1. Conector con cable o Interfaz que permite la conexión entre el VE o VEHC y el centro de carga permitiendo el suministro de energía eléctrica en CA y que incluye funciones de comunicación.	3.12 Conector Tipo 1. Conector con cable o Interfaz que permite la conexión entre el VEB o VHEC y el centro de carga permitiendo el suministro carga en CA, permitiendo intercambio de información con la electrónica del VEB o VHEC.	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
3.13 Conector Tipo 2. Conector con cable que proviene de un sistema de alimentación específico del VE o VEHC que suministra energía eléctrica en CA, estableciendo además las funciones de control piloto y proximidad.	3.13 Conector Tipo 2. Conector tipo macho del lado del VEB o VHEC y de tipo hembra del lado del cable en corriente CA con las siguientes funciones: Tierra, carga, comunicación, así como la función de proximidad y control piloto de pre y post inserción.	<i>Se propone esta definición que es más completa.</i>

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 14.02.2024

3.14 Conexión tipo A. Conexión de un VE o VEHC a una red de suministro eléctrico con una clavija y un cable que se encuentra conectado permanentemente al vehículo, es decir, el cable y conector forman parte del vehículo (ver figura 1).	3.14 Conexión tipo A. Conexión de un VEB o VHEC a un contacto de la red de suministro eléctrico mediante una clavija, o bien a un cargador o estación de carga mediante un conector El cable (junto con su clavija o conector, según aplique), es parte del vehículo, (ver figura 1).	<i>Se propone esta definición que es más precisa y completa, ya que de acuerdo a la figura 1, el cable que hace parte del vehículo puede ir conectado a un contacto del suministro eléctrico (mediante una clavija) o bien, a un cargador mediante un conector.</i>
3.15 Conexión tipo B. Conexión de un VE o VEHC a una red de suministro eléctrico con un conjunto de cables desmontable en ambos extremos.	3.15 Conexión tipo B. Conexión de un VEB o VHEC a un contacto de la red de suministro eléctrico mediante una clavija, o bien a un cargador o estación de carga mediante un conector. El cable (junto con su clavija o conector, según aplique), es un cable desmontable en ambos extremos, (ver figura 2).	<i>Se propone esta definición que es más precisa y completa, ya que de acuerdo con la figura 2 (se incluye la referencia a la figura 2), el cable puede ir conectado a un contacto del suministro eléctrico (mediante una clavija) o bien, a un cargador mediante un conector. En este caso el cable es desmontable.</i>
3.16 Conexión tipo C. Conexión de un VE o VEHC a una red de suministro eléctrico mediante un cable y un conector de vehículo que se conectan permanentemente a la estación de carga del VE.	3.16 Conexión tipo C. Conexión de un VEB o VHEC a un cargador o estación de carga cuyo cable de alimentación es parte del cargador, (ver figura 3).	<i>Se propone esta definición que es más precisa y se agrega "(ver figura 3)".</i>
3.17 Conjunto de cables. Consiste en un conjunto de cables flexibles o cordón unido a una clavija y/o un conector del vehículo, que es usado para establecer la conexión entre el VE y VEHC y la red de suministro eléctrico o con una estación de carga de VE y VEHC.	3.17 Cable de alimentación. Cable flexible o cordón que permite la conexión entre la red de suministro eléctrico y el VEB o VHEC mediante una clavija o bien mediante un conector. En función del VEB o VHEC , el cable puede ser: a) Parte el vehículo b) Desmontable c) Parte del cable del cargador o estación de carga.	<i>Para la carga de un VEB o un VHEC se utiliza un cable y no un conjunto de cables.</i> <i>Se propone esta definición para dar mayor claridad al concepto.</i>
3.18 Distribuidor. Los organismos o empresas productivas del Estado o sus empresas productivas subsidiarias, que presten el Servicio Público de Distribución de Energía Eléctrica.		
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.	3.19 Electrolinera. Estación de servicio que cuenta con infraestructura de carga para VEB y VHEC instalada dentro de un predio destinado para brindar dicho servicio donde se realiza un cobro por la carga de estos vehículos.	<i>Proponemos ajustar la redacción de la definición para dar precisión y claridad a la misma, asimismo, solicitamos homologar los acrónimos VEB y VHEC, en idioma español.</i>
3.20 Electromovilidad. Sistema de transporte terrestre basado en vehículos ligeros y pesados con un		

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 14.02.2024

Sistema de Tracción Eléctrica o sistema híbrido que toman energía de un sistema de suministro eléctrico y que se utilizan para transportar personas o bienes materiales.		
3.21 Electroterminal. Instalaciones y equipos para la carga de VE o VEHIC pesados destinados para el servicio de transporte público de pasajeros o carga y de servicio privado.	3.21 Electroterminal. Instalaciones y equipos para la carga de VEB o VHEC ligeros y/o pesados destinados para el servicio de transporte público de pasajeros o carga y de servicio privado.	Se solicita ampliar el alcance del concepto a vehículos ligeros ya que dichas instalaciones existen para flotillas de este tipo de vehículos. Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC.
3.22 Estación de carga pública. Estación de servicio que cuenta con infraestructura de carga para VE y VEHIC con cargadores Nivel 2 que se encuentran ubicados en vía pública y son de uso gratuito.	3.22 Estación de carga pública. Estación de servicio que cuenta con infraestructura de carga para VEB y VHEC con cargadores al menos Nivel 2 que se encuentran ubicados en espacios de uso público y son de uso gratuito.	La vía pública podría ser un concepto acotado, en cambio proponemos ajustar el concepto a espacios públicos que amplían el espectro a sitios como hospitales, centros comerciales e incluye vía pública. Es necesario especificar el alcance de esta definición. Si se están considerando las que actualmente se encuentran en, por ejemplo, centros comerciales, ¿deberían ser automáticamente gratuitas?, o si éstas están consideradas como públicas, al generar un cobro ¿dejan de ser estaciones de carga pública?
	3.2X Estación de carga privada. Estación de servicio que cuenta con infraestructura de carga para VEB y VHEC con cargadores al menos Nivel 2 que se encuentran ubicados en espacios privados.	Actualmente existen estaciones de carga que se encuentran fuera de la vía pública y que se emplean para propósitos de carga de uso privado.
3.23 Infraestructura de carga de VE y VEHIC. Conjunto de equipos y dispositivos instalados, dedicados a proveer energía eléctrica desde una instalación fija o una red de suministro para la carga de VE y VEHIC. Estos incluyen el sistema de alimentación del VE y VEHIC, los cargadores, sistema de control, instalación eléctrica (canalizaciones, protecciones y tableros).	3.23 Infraestructura de carga de VEB y VHEC . Conjunto de equipos y dispositivos instalados, dedicados a proveer energía eléctrica desde una instalación fija o una red de suministro para la carga de VEB y VHEC . Estos incluyen el sistema de alimentación del VEB y VHEC , los cargadores, sistema de control, instalación eléctrica (canalizaciones, protecciones y tableros).	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
3.24 Inmueble bajo el régimen de Propiedad en Condominio. Es el departamento, vivienda, local, áreas, naves y elementos anexos que le correspondan, tales como estacionamiento, cuarto de servicio, jaulas de tendido, lavaderos y cualquier otro elemento que no sean áreas y bienes de uso común sobre el cual el		

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 14.02.2024

Condómino tienen un derecho de propiedad y de uso exclusivo, siempre que esté así establecido en la Escritura Constitutiva e Individual.		
3.25 kW. Potencia activa	3.25 kW. Potencia de carga	<i>Es más preciso Potencia de Carga que potencia activa.</i>
3.26 kWh. Consumo de energía eléctrica		
3.27 Modos de carga. Método para la conexión de un VE y un VEH a la red de suministro eléctrico para proporcionar energía a dichos vehículos.	3.27 Modos de carga. Sistema mediante el cual se carga la batería de tracción en función del tipo de conector, la tensión o voltaje suministrado, así como como la potencia de carga que acepta la electrónica del VEB y VHEC .	El modo de carga no es el mismo para todos los VEB o VHEC, por lo que es necesario hacer la precisión de dichos factores, (tipo de conector, tensión o voltaje y potencia de carga), en ese sentido proponemos la siguiente redacción (ver propuesta).
3.27.1 Modo de carga 1. En este modo de carga el vehículo eléctrico es conectado directamente al receptáculo de la corriente eléctrica de alimentación y no se tiene comunicación entre el VE o VEH y el punto de carga. En circuitos monofásicos la máxima corriente eléctrica es de 15 A y una tensión eléctrica de 127 V, y en un circuito trifásico la corriente eléctrica es de 15 A y una tensión de 220 V o 480 V. Este modo de carga se recomienda para la carga de bicicletas eléctricas y scooters.	3.27.1 Modo de carga 1: En este modo de carga el vehículo es conectado directamente al contacto de la red de suministro eléctrico de alimentación y no se tiene comunicación entre el VEB o VHEC y el punto de carga.	Se sugiere eliminar las especificaciones de corriente ya que esto no describe al modo de carga para un VEB o VHEC. Las características técnicas se establecieron en los tipos de conectores.
3.27.2 Modo de carga 2. Es la conexión de un VE y VEH a un receptáculo normalizado de una red de suministro de energía eléctrica en CA para VE o VEH con un cable y una clavija con una función de control piloto y protección diferencial contra descargas eléctricas colocadas entre la clavija normalizada y el VE o VEH. Los valores asignados de corriente y de tensión no deben ser mayor que lo siguiente: a) 15 A y 127 V monofásico en CA.; y b) 30 A y 220 V o 480 V trifásico en CC.	3.27.2 Modo de carga 2: En este modo de carga el VEB o VHEC es conectado directamente a un contacto de la red de suministro eléctrico en CA destinada para VEB o VHEC . El cable de alimentación cuenta con un dispositivo de control que permite comprobar la toma de la tierra física, así como interrumpir la carga en caso de anomalías en la red eléctrica, (variación de tensión o voltaje o variación en el diferencial de corriente, etc). En este modo de carga no hay comunicación entre el VEB o VHEC y el punto de carga.	Se sugiere eliminar las especificaciones de corriente ya que esto no describe al modo de carga para un VEB o VHEC. Se acota de tal manera que describa que la conexión del vehículo es por medio de un cargador y no directo a un receptáculo. <i>Para este modo de carga, es importante señalar el tipo de tensión y corriente que maneja</i> <i>Por otro lado, es importante señalar las funciones del dispositivo o función de control que incluye el cable de alimentación</i>
3.27.3 Modo de carga 3. En este modo de carga se tiene un punto de alimentación de la red eléctrica en CA dedicado a la carga del VE o VEH, requiere de control y comunicación bidireccional entre el VE o VEH y el punto de carga, con protecciones.	3.27.3 Modo de carga 3. En este modo de carga el VEB o VHEC es conectado a un cargador o estación de carga en corriente alterna (CA). Para garantizar la seguridad durante el proceso de carga se cuenta con disyuntores o protecciones eléctricas antes del cargador en función del sistema de carga del VEB o VHEC . Es requisito	Se acota de tal manera que describa que la conexión del vehículo es por medio de un cargador y no directo a un receptáculo.

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 14.02.2024

	indispensable el control y la comunicación bidireccional entre el VEB o VHEC y el cargador o estación de carga.	<i>Es indispensable señalar que en este tipo de carga el vehículo va conecta a un cargador o a una estación de carga. Adicionalmente, se hace la precisión sobre las protecciones eléctricas. .</i>
3.27.4 Modo de carga 4. En este modo la carga se realiza mediante la conexión del VE y VEHc a una red de suministro eléctrico en CA o CC utilizando un equipo de suministro en CC con función de control piloto que se extiende desde el equipo de suministro en CC hasta el VE o VEHc.	3.27.4 Modo de carga 4: Este modo de carga el VEB o VHEC es conectado a una estación de carga en CC rápida o súper rápida. Utiliza un equipo de suministro equipado con una función de control piloto, esta función facilita la comunicación y control bidireccionales desde la estación de carga hasta el VEB o VHEC.	Se acota de tal manera que describa que la conexión del vehículo es por medio de un cargador y no directo a un receptáculo. <i>Las estaciones de carga rápidas o super rápidas trabajan solo en CC con potencias de carga iguales o superiores a los 30KW.</i> Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC.
3.28 Personal Calificado: Una persona física que cumple con los requisitos y entrenamiento en un campo específico por una autoridad competente y vigente.		
3.29 Punto de Conexión. Ubicación en la RNT o las RGD, determinado en los Estudios de Conexión o en los estudios correspondientes elaborados por la entidad competente, donde se conectan los Centros de Carga para recibir el suministro de energía eléctrica, la cual delimita la frontera de responsabilidad física entre el Transportista o Distribuidor y el Centro de Carga.		
3.30 Sistema de Tracción Eléctrica. Es un motor eléctrico que provee el par motor de giro principal de una máquina, usualmente convertido en movimiento lineal.	3.30 Sistema de Tracción Eléctrica. Motor eléctrico que provee el torque motor de giro a las ruedas motrices del VEB o VHEC convirtiendo dicho giro en movimiento lineal del vehículo.	<i>En el lenguaje en México, es más común el término "Torque Motor" que "Para Motor". Dicho Torque motor se transmite directamente a las ruedas motrices.</i>
3.31 Suministrador: Comercializador titular de un permiso para ofrecer el Suministro Eléctrico en la modalidad de Suministrador de Servicios Básicos, Suministrador de Servicios Calificados o Suministrador de Último Recurso y que puede representar en el Mercado Eléctrico Mayorista a los Generadores Exentos.		
3.32 Suministrador de Servicios Básicos. Permissionario que ofrece el Suministro Básico a los Usuarios de Suministro Básico y representa en el		

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 14.02.2024

Mercado Eléctrico Mayorista a los Generadores Exentos que lo soliciten.		
3.33 Suministrador de Servicios Calificados. Permisionario que ofrece el Suministro Calificado a los Usuarios Calificados y puede representar en el Mercado Eléctrico Mayorista a los Generadores Exentos en un régimen de competencia.		
3.34 Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos.		
3.35 Unidad de Inspección. Persona Moral autorizada por la Comisión para llevar a cabo actos de inspección de conformidad con las Disposiciones administrativas de carácter general, especificaciones técnicas, características específicas de la infraestructura requerida y otros estándares diferentes a las Normas Oficiales Mexicanas relativos al diseño, construcción y mantenimiento de instalaciones eléctricas.		
3.36 Unidad de Verificación de Instalaciones Eléctricas: Persona física o Moral acreditada por un organismo de acreditación y aprobada por la Secretaría de Energía para llevar a cabo la evaluación del cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDE-2012 o la que la modifique o sustituya.		
3.37 Usuario Calificado. Usuario Final que cuenta con registro ante la Comisión para adquirir el Suministro Eléctrico como Participante del Mercado o mediante un Suministrador de Servicios Calificados.		
3.38 Usuario Final: Persona física o moral que adquiere, para su propio consumo o para el consumo dentro de sus instalaciones, el Suministro Eléctrico en sus Centros de Carga, como Participante del Mercado o a través de un Suministrador.	3.38 Usuario Final: Persona física o moral que adquiere, para su propio consumo o para el consumo dentro de sus instalaciones, el Suministro Eléctrico en sus Centros de Carga o Cargadores , como Participante del Mercado o a través de un Suministrador.	El suministro eléctrico no puede ser limitativo señalando solo los Centros de carga, por lo que se debe de añadir el Cargador.
3.39 Vehículo Eléctrico. Vehículo propulsado por un motor eléctrico donde la corriente proviene de una	3.39 Vehículo Eléctrico de Batería (VEB): vehículo automotor cuyo funcionamiento o propulsión es 100 %	Proponemos ajustar la definición a partir del concepto que se incluye en el numeral 3.27 de la NOM-163-

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 14.02.2024

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.	de modo eléctrico y genera cero emisiones por combustión durante su operación.	SEMARNAT-SCFI-2023 (D.O.F. 03.01.2024); lo anterior con la finalidad de tener consistencia entre los conceptos establecidos en distintas disposiciones normativas.
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.	Vehículo Híbrido Eléctrico Conectable (VHEC): vehículo automotor con dos o más sistemas que proporcionan energía, los cuales le proveen propulsión ya sea en conjunto o en forma independiente, en donde el sistema de almacenamiento eléctrico se recarga a través de una conexión externa.	Proponemos ajustar la definición a partir del concepto que se incluye en el numeral 3.30 de la NOM-163-SEMARNAT-SCFI-2023 (D.O.F. 03.01.2024); lo anterior con la finalidad de tener consistencia entre los conceptos establecidos en distintas disposiciones normativas.
3.41 Vehículos ligeros. Vehículo cuya masa máxima autorizada es menor de 1.5 toneladas	3.41 Vehículo ligero. Vehículo cuyo peso bruto vehicular varía entre los 400 y 3 857 kilogramos.	En distintas Normas Oficiales Mexicanas aplicables a vehículos con peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos, se define el término vehículo ligero nuevo; a continuación el detalle: NOM-163-SEMARNAT-2023, NOM-194-SE-2021 y NOM-167-SEMARNAT-2017. NOM-163-SEMARNAT-2023 (D.O.F. 03.01.2024). Numeral 3.24 Vehículo automotor nuevo: vehículo de pasajeros o Camioneta ligera que no ha sido enajenado por primera vez en el territorio nacional por el fabricante o importador, con un kilometraje no mayor a 1,000 kilómetros y con un Peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos. NOM-194-SE-2021 (D.O.F. 03.10.2022). Numeral 3.19. vehículo ligero nuevo: vehículo de pasajeros, camionetas o camiones ligeros con no más de 1 000 kilómetros recorridos, que no excede los 3 857 kilogramos de peso bruto vehicular de diseño, que es enajenado por primera vez al consumidor por el corporativo o por el distribuidor autorizado. NOM-167-SEMARNAT-2017 (05.09.2017) Numeral 3.40 Vehículo ligero nuevo: Vehículo de pasajeros o camioneta con un recorrido de entre 0 y 1000 kilómetros, que no excede los 3857 kilogramos de peso bruto vehicular, que se enajena por primera vez al consumidor por el fabricante, ensamblador o por el distribuidor autorizado, en el año modelo vigente, anterior o posterior. Como podemos observar el factor referido al peso es el valor de hasta 3 857 kilogramos u 8000 libras de peso bruto vehicular;

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 14.02.2024

		por esta razón y para dar consistencia a la clasificación por peso bruto vehicular de los vehículos determinadas en las normas ejemplo, proponemos la definición que se indica en la columna de la izquierda misma que identifica al vehículo dado su peso bruto vehicular.
3.42 Vehículos medianos. Vehículo cuya masa máxima autorizada es mayor a 1.5 toneladas y menor a 3.5 toneladas.		Dado que no existe ninguna disposición en el contenido del Acuerdo y su anexo único que implique el uso del concepto vehículos medianos, proponemos eliminar la definición.
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 excede los 3 857 kilogramos.	Las Normas Oficiales Mexicanas vigentes establecen un valor superior a 3 857 kilogramos de peso bruto vehicular como el límite mínimo para clasificar por peso a un vehículo pesado, ejemplo de ello son las NOM-076-SEMARNAT-2012, NOM-044-SEMARNAT-2017 y NOM-167-SEMARNAT-2017. Por tal motivo, proponemos ajustar la definición 3.43 conforme la propuesta de la columna de la izquierda.
Capítulo 4. De la solicitud del servicio de suministro eléctrico y de la conexión de Infraestructura de Carga de VE y VHEC.	Capítulo 4. De la solicitud del servicio de suministro eléctrico y de la conexión de Infraestructura de Carga de VEB y VHEC.	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
Los Usuarios Finales que deseen instalar infraestructura de carga de VE y VHEC 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.	Los Usuarios Finales que deseen instalar infraestructura de carga para un VEB y/o VHEC que ya reciban el servicio de Suministro de baja, media o alta 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. El nuevo contrato implica un medidor de luz para el contacto o enchufe de la red de suministro eléctrico a 120V nominal, o bien, para un cargador y/o estación de carga a 220V nominal.	<i>Se debe de incluir el caso de suministro de alta tensión. No se debería de acotar a aplicaciones de “un mismo inmueble, o en un inmueble bajo el régimen de Propiedad en Condominio”; se recomienda dejarlo de manera abierta.</i> Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC.
En este sentido, los Suministradores deberán constatar que los Usuarios Finales que requieran la infraestructura que se refiere el párrafo anterior anexen a su expediente lo siguiente:	En este sentido, para el caso de los CIVE , los Suministradores deberán constatar que los Usuarios Finales que requieran la infraestructura que se refiere el párrafo anterior anexen a su expediente lo siguiente:	<i>Dado que los siguientes párrafos hablan solo de CIVE (cargadores inteligentes), es mejor que desde este párrafo se precise que las exigencias que se van a listar</i>

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 14.02.2024

		<i>a continuación aplican para los usuarios con cargadores inteligentes (CIVE).</i>
I. Evidencia documental de que los CIVE incluyendo los receptáculos y conectores están certificados bajo las Normas Oficiales Mexicanas vigentes o conforme los estándares internacionales vigentes que a continuación se enlistan: IEC-62196-1 Plugs, socket-outlets, vehicle connectors and vehicle inlets - Conductive charging of electric vehicles - Part 1: General requirements, IEC-62196-2 Plugs, socket-outlets, vehicle connectors and vehicle inlets - Conductive charging of electric vehicles - Part 2: Dimensional compatibility and interchangeability requirements for a.c. pin and contact-tube accessories vigentes o aquellas que le modifiquen o sustituyan, IEC 62752 In-cable control and protection device for mode 2 charging of electric road vehicles, IEC 61643-11 Low-voltage surge protective devices - Part 11: Surge protective devices connected to low-voltage power systems - Requirements and test methods, IEC 61851-1 Electric vehicle conductive charging system - Part 1: General requirements, IEC 61851-23 DC electric vehicle charging station, IEC 61851-21-2 Electric vehicle requirements for conductive connection to an AC/DC supply - EMC requirements for off board electric vehicle charging systems, o las UL 2594 Electric Vehicle Supply Equipment 2022, UL 2202 DC Charging Equipment for Electric Vehicles 2022 o en su caso acreditar el cumplimiento de las normas mexicanas siguientes: las NMX-J-684-1-ANCE-2021 Sistema de Carga No Inductiva de Vehículos Eléctricos - parte 1: Requisitos Generales, NMX-J-684/22-ANCE-2014 Vehículos Eléctricos - sistemas para carga no inductiva de vehículos eléctricos - parte 22: Estación de carga en corriente alterna para vehículos eléctricos, NMX-J-684-21-1-ANCE-2021 Sistema de Carga No Inductiva de Vehículos Eléctricos - parte 21-1: Requisitos de EMC del cargador a bordo de vehículos eléctricos para conexión no inductiva con una alimentación de corriente	I. Evidencia documental de que los CIVE incluyendo los-receptáculos-y los conectores están certificados bajo las Normas Oficiales Mexicanas vigentes o conforme los estándares internacionales vigentes que a continuación se enlistan: IEC-62196-1 Plugs, socket-outlets, vehicle connectors and vehicle inlets - Conductive charging of electric vehicles - Part 1: General requirements, IEC-62196-2 Plugs, socket-outlets, vehicle connectors and vehicle inlets - Conductive charging of electric vehicles - Part 2: Dimensional compatibility and interchangeability requirements for a.c. pin and contact-tube accessories vigentes o aquellas que le modifiquen o sustituyan, IEC 62752 In-cable control and protection device for mode 2 charging of electric road vehicles, IEC 61643-11 Low-voltage surge protective devices - Part 11: Surge protective devices connected to low-voltage power systems - Requirements and test methods, IEC 61851-1 Electric vehicle conductive charging system - Part 1: General requirements, IEC 61851-23 DC electric vehicle charging station, IEC 61851-21-2 Electric vehicle requirements for conductive connection to an AC/DC supply - EMC requirements for off board electric vehicle charging systems, o las UL 2594 Electric Vehicle Supply Equipment 2022, UL 2202 DC Charging Equipment for Electric Vehicles 2022 o en su caso acreditar el cumplimiento de las normas mexicanas siguientes: las NMX-J-684-1-ANCE-2021 Sistema de Carga No Inductiva de Vehículos Eléctricos - parte 1: Requisitos Generales, NMX-J-684/22-ANCE-2014 Vehículos Eléctricos - sistemas para carga no inductiva de vehículos eléctricos - parte 22: Estación de carga en corriente alterna para vehículos eléctricos, NMX-J-684-21-1-ANCE-2021 Sistema de Carga No Inductiva de Vehículos Eléctricos - parte 21-1: Requisitos de EMC del cargador a bordo de vehículos eléctricos para conexión no inductiva con una alimentación de corriente	Los CIVE cuentan con un conector o conectores, (hembra o macho), pero no "receptáculos", por ese motivo proponemos el ajuste en la columna de la izquierda. Definición de receptáculo: Cavidad en que se contiene o puede contenerse cualquier sustancia. Adicionalmente, proponemos incluir los estándares SAE equivalentes a los IEC como opciones para la homologación de los CIVE: IEC-62196-1 = SAE J1772 IEC-62196-2 = SAE J1772 IEC 62752 = applies to in-cable control and protection devices (IC-CPDs) for mode 2 charging of electric road vehicles IEC 61643-11 IEC 61851-23 = SAE J2223, J1742 IEC 61851-21-2 = SAE J551-5 La diferencia entre el Tipo 1 SAE J1772 y el Tipo 2 IEC 62196 está en el número de fases y, por consiguiente, en la posibilidad de una mayor velocidad de carga. Normalmente la potencia de carga en el Tipo 1 es de 1,4kW-7,4kW, mientras que el Tipo 2 permite una amplitud que va desde 1,4kW a 22kW. Esto se debe a que puede ser utilizado con sistemas monofásicos, bifásicos o trifásicos. Sin embargo, es posible utilizar el Tipo 2 para transferir hasta 120kW de potencia en aplicaciones distintas a los coches eléctricos. SAE J2223 Connections for On-Board Road Vehicle Electrical Wiring Harnesses - Part 1: Single-Pole Connectors - Flat Blade Terminals - Dimensional Characteristics and Specific Requirements(STABILIZED Dec 2011) J2223/1_201112: Connections for On-Board Road Vehicle Electrical Wiring Harnesses - Part 1: Single-

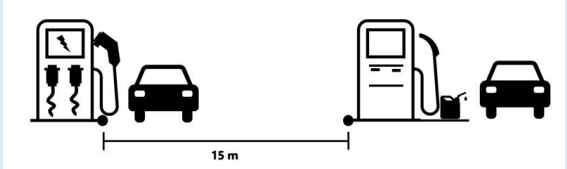
Comentarios a las disposiciones administrativas de carácter general en materia de electromovilidad para la integración de infraestructura de carga de vehículos eléctricos y vehículos eléctricos híbridos conectables al sistema eléctrico nacional como parte de una red eléctrica inteligente 14.02.2024

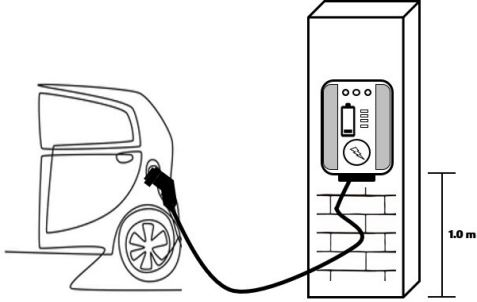
alterna/corriente continua, NMX-J-668/1-ANCE-2013 Vehículos Eléctricos (VE) - Sistema de protección personal para circuitos de alimentación - Parte 1: Requisitos Generales, NMX-J-677-ANCE-2020 Vehículos Eléctricos - Equipos de alimentación, que correspondan.	alterna/corriente continua, NMX-J-668/1-ANCE-2013 Vehículos Eléctricos (VE) - Sistema de protección personal para circuitos de alimentación - Parte 1: Requisitos Generales, NMX-J-677-ANCE-2020 Vehículos Eléctricos - Equipos de alimentación, que correspondan; así como aquellas que las sustituyan o estándares internacionales reconocidos de nueva creación sobre el tema.	Pole Connectors - Flat Blade Terminals - Dimensional Characteristics and Specific Requirements - SAE International SAE J1742 Connections for High Voltage On-Board Vehicle Electrical Wiring Harnesses - Test Methods and General Performance Requirements J1742_202208: Connections for High Voltage On-Board Vehicle Electrical Wiring Harnesses - Test Methods and General Performance Requirements - SAE International SAE J551-5 Performance Levels and Methods of Measurement of Electromagnetic Compatibility of Vehicles J551/1_201501: Performance Levels and Methods of Measurement of Electromagnetic Compatibility of Vehicles, Boats (up to 15 m), and Machines (16.6 Hz to 18 GHz) - SAE International
II. Evidencia documental de que los CIVE incluyendo los receptáculos y conectores cumplen con las especificaciones técnicas de ciberseguridad conforme a lo establecido en el Código de Red vigente o aquella que le modifique o sustituya y con la ISO 15118-2:2019 Road vehicles - Vehicle-to-Grid Communication Interface - Part 2: Network and application protocol requirements.	II. Evidencia documental de que los CIVE incluyendo los receptáculos y conectores cumplen con las especificaciones técnicas de ciberseguridad conforme a lo establecido en el Código de Red vigente o aquella que le modifique o sustituya y con la ISO 15118-2:2019 Road vehicles - Vehicle-to-Grid Communication Interface - Part 2: Network and application protocol requirements.	
III. Evidencia documental de que la instalación eléctrica desde el CIVE hasta el punto de conexión con las RGD es realizada por personal calificado que al menos se encuentre certificado bajo el Estándar de Competencia EC0118 Realización de instalaciones eléctricas en edificación de vivienda o el Estándar de Competencia EC1023 Realización y mantenimiento de instalaciones y sistemas eléctricos, o aquellas que la modifiquen o sustituyan. Para ello, el Usuario Final deberá presentar copia simple de la constancia de certificación del personal que realiza la instalación eléctrica.	III. Para los dos siguientes casos, evidencia documental: a) Desde el punto de conexión con las RGD hasta el CIVE en el caso de una instalación eléctrica completamente nueva. b) Desde el tablero de control hasta el CIVE en el caso donde el inmueble o sitio ya cuente previamente con una instalación eléctrica. En ambos casos, la evidencia documental deberá mostrar que la instalación eléctrica está realizada por personal calificado que al menos está certificado bajo cualquiera de los siguientes Estándar:	Se identifican dos posibles arreglos. Se pretende evitar que a un inmueble en utilización se le solicite una nueva conexión con las RGD, en principio dicha conexión ya existe a menos de que sea una instalación nueva.

	a) Estándar de Competencia EC0118, “Realización de instalaciones eléctricas en edificación de vivienda” o o aquellas que los modifiquen o sustituyan. b) Estándar de Competencia EC1023, “Realización y mantenimiento de instalaciones y sistemas eléctricos” o aquellas que los modifiquen o sustituyan. El Usuario Final deberá presentar copia simple de la constancia de certificación del personal que realiza la instalación eléctrica.	
IV. Para los casos que aplique, copia simple del Dictamen de Verificación favorable emitido por una UVIE de que la instalación eléctrica cumple con el artículo 625 de la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDE-2012 “Instalaciones Eléctricas - utilización” o aquella que la modifique o sustituya, cuando aplique.		
V. Para los casos que aplique, certificado emitido por una UI de que la infraestructura del punto de conexión cumple con lo establecido en el Código de Red o aquel que lo modifique o sustituya dependiendo de la clasificación del equipo o infraestructura dedicada a la carga de VE y VEH, y con las especificaciones técnicas que determine el Distribuidor o el CENACE.	V. Para los casos que aplique, certificado emitido por una UI de que la infraestructura del punto de conexión cumple con lo establecido en el Código de Red o aquel que lo modifique o sustituya dependiendo de la clasificación del equipo o infraestructura dedicada a la carga de VEB y VHEC , y con las especificaciones técnicas que determine el Distribuidor o el CENACE.	Uniformar con las siglas correctas
VI. Evidencia documental de que los CIVE tienen funciones avanzadas de comunicación, control y gestión de la energía eléctrica (ficha técnica).		
VII. Apéndice 1 de las presentes Disposiciones.		
Los Usuarios Finales que deseen conectar infraestructura dedicados a la carga de VE y VEH a una tensión eléctrica mayor o igual a 69 kV deben presentar su solicitud de conexión ante el CENACE; y en el supuesto de sea a una tensión menor de 69 kV, las solicitudes de conexión serán atendidas por el Distribuidor. En ambos casos se deberán observar los procedimientos y requisitos establecidos en el marco regulatorio vigente dependiendo del nivel de tensión y tipo de Centro de Carga y que para pronta referencia y de manera enunciativa se citan a continuación.	Los Usuarios Finales que deseen conectar infraestructura dedicada exclusivamente a la carga de VEB y VHEC a una tensión eléctrica mayor o igual a 69 kV, deben presentar su solicitud de conexión ante el CENACE; y en el supuesto de que sea a una tensión menor de 69 kV, las solicitudes de conexión serán atendidas por el Distribuidor. En ambos casos se deberán observar los procedimientos y requisitos establecidos en el marco regulatorio vigente dependiendo del nivel de tensión y tipo de Centro de Carga y que para pronta referencia y de manera enunciativa se citan a continuación.	<i>Se propone indicar “contratar” infraestructura... en lugar de “conectar” infraestructura...</i> <i>Adicionalmente, conviene precisar: infraestructura dedicada exclusivamente a la carga de VEB y VHEC, ya que en función de los KV a contratar será la dependencia a la cual deberá dirigirse el usuario.</i>

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 14.02.2024

1. Los numerales 11, 12, 13, 14, 26, 29 y 30 de las Disposiciones Administrativas de Carácter General que establecen las condiciones generales para la prestación del suministro eléctrico, o aquella que la modifique o sustituya.		
2. Los capítulos 4.9, 4.10, 4.11, 4.12, 4.13, 5, 6, 8.1, 8.4, 8.6, 8.7, 9, 10, 12, 13 y 14 del Manual para la Interconexión de Centrales Eléctricas y Conexión de Centros de Carga, o aquella que la modifique o sustituya.		
3. Capítulo 4 y Manual Regulatorio de Requerimientos Técnicos para la Conexión de Centros de Carga al SEN del Código de Red, o aquella que la modifique o sustituya.		
4. Acuerdo que determina los lugares de concentración pública para la verificación de las instalaciones eléctricas, o aquella que la modifique o sustituya según corresponda al tipo de Centro de Carga.		
Capítulo 5. Del montaje y señalización de riesgos.		
Los CIVE de modo de carga 2 destinados a ser montados en una pared pero que el usuario pueda desmontar, o que se utilicen en una carcasa resistente a los golpes, utilizarán equipos de protección según lo requerido por la NOM correspondiente o la norma IEC 62752 vigente o aquella que sea equivalente, considerando que para pronta referencia indica lo siguiente, el grado de protección de las partes de la caja de control integrada en el cable, después del montaje para uso normal no debe ser inferior a una IP 55.		
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 VEH y/o al conector del VE o VEH.	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 VEB o VHEC y/o al conector del VEB o VHEC .	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
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 VEH.	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 VEB o VHEC .	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
Cuando se instalen CIVE cerca de un área de despacho de combustibles como podría ser el caso de gasolineras,	Cuando se instalen CIVE cerca de un área de despacho de combustibles como podría ser el caso de gasolineras,	Sugerimos que la distancia de 15 metros se la mínima indispensable y no se interprete como la única distancia.

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.	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 por lo menos 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.	
En la siguiente imagen se representa de manera ilustrativa la distancia mínima de separación entre un expendio de gasolina y un CIVE		
 Fuente: Elaboración por la Comisión Reguladora de Energía		La figura se ajuste al contenido de la prosa, ya que la distancia medida desde el despacho de combustible líquido no se vincula al eje vertical del dispensario.
Asimismo, los CIVE que sean montados en pared deben instalarse a una distancia mínima del suelo de 1.0 m, con el objetivo de evitar riesgos de electrocución por parte de personal no calificado o fauna, así como, de posibles inundaciones, como se puede observar en la siguiente imagen.		

		
Las Electrolineras, Electroterminales o Estaciones de carga pública deben tener la señalización correspondiente sobre protección civil conforme a la NOM-003-SEGOB-2011, Señales y avisos para protección civil. - Colores, formas y símbolos a utilizar, o aquella que la modifique o sustituya.		
Capítulo 6. De las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública.		
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.	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 VEB y VHEC realizar la carga de sus vehículos en tiempos cortos. Las Electrolineras deberán tener CIVE que permitan la carga de VHEC y VEB de última milla. Tabla 1 Modelos de conectores para la carga de VEB y VHEC. (ver en el anexo)	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC Sugerimos reubicar la referencia a los CIVE del quinto párrafo de este capítulo 6
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.		

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 14.02.2024

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.	Asimismo, en tanto la Comisión no emita la normativa específica en materia de Demanda Controlable, no se permitirá que los VEB y VHEC 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.	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
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. Tabla 1 Modelos de conectores para la carga de VE y VEHC. (<i>ver en el anexo</i>)	Las Estaciones de carga pública 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.	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC. Consideramos que los inversionistas en electrolineras con base en su estrategia de negocio seleccionarán el tipo o tipos de conectores que deberá tener esa infraestructura, en su caso, si el mercado lo requiere se podrán incorporar más de un tipo de conector, pero esto no debería ser una condicionante para ejecutar el proyecto, creando complejidad y cuestiones únicas para la inversión en México. En cambio, si la autoridad tiene la necesidad de que existan conectores diversos, esa práctica se puede vincular y obligar en las estaciones de carga pública.
Asimismo, tener visible 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.	Las Electrolineras deben tener visible los precios de la energía eléctrica destinada a la carga de VEB y VHEC , 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.	Se ajusta el párrafo para vincular la disposición a las electrolineras que serían la infraestructura que cobra por el servicio de carga.
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	En caso de instalar tableros de precios, estos 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	

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 14.02.2024

encuentre abierta al público, conforme a las especificaciones siguientes:	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.		
II. En caso de utilizar tableros de precios electrónicos, la instalación eléctrica de éstos, deberán cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDE-2012, Instalaciones Eléctricas (Utilización) o aquella que la modifique o sustituya.		
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 VEH, conforme a las especificaciones siguientes:	Las etiquetas de precios deberán disponerse sobre la parte frontal del CIVE, en una posición clara y visible desde la posición del conductor del VEB o VHEC , conforme a las especificaciones siguientes:	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
I. 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 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.		
Capítulo 7. Estaciones de intercambio de baterías.		
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.	Para el caso de estaciones de reemplazo de baterías de tracción se deberá cumplir con lo siguiente: 1. Al realizarse en un taller o estaciones de servicio autorizado por el fabricante o importador, el reemplazo deberá apegarse a los procedimientos técnicos internos de la marca. 2. De llevarse a cabo en instalaciones distintas se deberán cumplir 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.	Desarrollar argumento
Asimismo, los Usuarios Finales que instalen este tipo de estaciones, deben observar lo establecido en la Ley General para la prevención y gestión integral de residuos vigente o aquella que le modifique o sustituya, así como, con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-052-SEMARNAT-2005, que establece las características, el procedimiento de identificación, clasificación y los listados de los residuos peligrosos, o aquella que le modifique o sustituya, y demás regulación aplicable.		
Capítulo 8. De la evolución y monitoreo de la infraestructura de carga de VE y VHEC.	Capítulo 8. De la evolución y monitoreo de la infraestructura de carga de VEB y VHEC.	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
Los Usuarios Finales que contraten el servicio de suministro eléctrico dedicado a la infraestructura de carga de VE y VHEC, a la que se refieren las presentes	Los Usuarios Finales que contraten el servicio de suministro eléctrico dedicado a la infraestructura de carga de VEB y VHEC , a la que se refieren las presentes	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC

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 14.02.2024

Disposiciones deberán anexar a su solicitud de servicio de suministro eléctrico, la información referida en el Apéndice 1 de las presentes Disposiciones.	Disposiciones deberán anexar a su solicitud de servicio de suministro eléctrico, la información referida en el Apéndice 1 de las presentes Disposiciones.	
Los Usuarios Finales (personas físicas o morales) propietarios de una electrolinera 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.		
Cabe señalar que, hasta en tanto, la Comisión no publique esta plataforma, se podrá presentar el citado Apéndice 1 en formato Excel editable mediante alguno de los medios de comunicación oficiales de la Comisión, tales como, el correo electrónico electromovilidad@cre.gob.mx, la Oficialía de Partes u Oficialía de Partes Electrónicas de la Comisión. En este sentido, los Usuarios Finales que deseen ingresar por la Oficialía de Partes Electrónicas deberán cumplir con lo establecido en las Reglas generales para el funcionamiento de operación de esta.		
En el Apéndice 2, se deberá adjuntar copia simple de la identificación oficial de la persona que presente la información y en el supuesto de que se trate de una persona moral, de una copia simple del documento notarial por el que se le otorgue la facultad como representante legal.		
Asimismo, 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:	Asimismo, 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 VEB y VHEC , solicitados y atendidos, según corresponda e información disponible. Los reportes trimestrales deben contener de manera enunciativa más no limitativa lo siguiente:	
a) Para los servicios residenciales identificados en baja tensión. 1. División 2. Zona 3. ID Solicitud	a) Para los servicios residenciales identificados en baja y media tensión.	<i>Debe incluirse los servicios de media tensión para uso residencial, es decir el cliente que instaló un cargador con una alimentación de 220V (de uso doméstico).</i>

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 14.02.2024

4. Número de Contrato (la DACG de Suministro menciona que toda solicitud debe ser formalizada mediante contrato) 5. Fecha de ingreso 6. Fecha de atención 7. Nombre o razón social 8. Dirección 9. Colonia 10. Municipio 11. Entidad Federativa 12. Año de contratación 13. Tarifa aplicable 14. Demanda contratada (kW) 15. Consumo de energía eléctrica (kWh) 16. Indicar los servicios de suministro eléctrico cancelados durante el periodo a reportar.		
b) Para Electrolineras y Electroterminales. La solicitud de conexión deberá señalar explícitamente dicho giro, y el informe deberá contener adicionalmente: 1. Número de CIVE instalados.		
Para ambos casos el Suministrador debe entregar a la Comisión el Anexo 1 presentado por los Usuarios Finales de manera trimestral.	Para ambos casos el Suministrador debe entregar a la Comisión el Anexo 1 presentado por los Usuarios Finales de manera mensual.	Es importante que los usuarios conozcan el estatus de los CIVE de manera puntual, por ello, se sugiere que los usuarios finales reporten en que condición están de manera mensual.
La información que sea proporcionada conforme el presente apartado será la base con la cual la Comisión publicará de manera semestral estadísticas sobre la evolución de la infraestructura de carga instalada en el territorio nacional.	La información que sea proporcionada conforme el presente apartado será la base con la cual la Comisión publicará de manera mensual estadísticas sobre la evolución de la infraestructura de carga instalada en el territorio nacional.	Asimismo, resulta importante que los usuarios conozcan el estatus y condiciones de los CIVE de manera puntual, por lo que es de suma importancia que la Comisión publique el estatus de estos de manera óptima y mensual.
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.	Adicionalmente, la Comisión a través de la plataforma de electromovilidad hará pública la información relativa a las electrolineras que se enlista a continuación: 1. Georreferencias de las electrolinera 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.	Mismo comentario. Es de suma importancia que la Comisión, mediante la plataforma de electromovilidad contemple incluir la condición en que se encuentra la electrolinera y la fuente de energía que utiliza para recargar a los vehículos,

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 14.02.2024

3. Precios de la energía eléctrica.	3. Precios de la energía eléctrica. 4. Fuente de energía 5. Condición en que se encuentran las CIVE	Asimismo, es de importancia que se proporcione información periódica, con el objeto de continuar limitando las responsabilidades, y se pueda advertir la evolución del sistema. Adicionalmente, respecto a las georreferencias. Sería interesante confirmar la razón por la que se incluye el término y si solamente responde a la intención de acercarse a tecnologías digitales. Sin embargo, estimamos que una norma general no debiera apartarse de exigir la ubicación geográfica o el domicilio en el que se ubica el establecimiento.
Capítulo 10. De la vigilancia.		
La Comisión podrá realizar requerimientos de información a los Usuarios Finales cuando así se considere necesario a efecto de revisar o verificar las condiciones de instalación de las Electrolíneas o Electroterminales, así como en su caso, programar y realizar visitas de verificación de las mismas para supervisar el cumplimiento del Código de Red y de las presentes Disposiciones y demás regulación aplicable. Asimismo, la Comisión podrá realizar visitas de verificación a los Suministradores y el Distribuidor para vigilar el cumplimiento de las presentes Disposiciones.		
Capítulo 11. Responsabilidades y obligaciones.		
Del Usuario Final	Del Usuario Final	
1. Presentar ante el Suministrador la Solicitud del servicio de Suministro Eléctrico anexando los requerimientos documentales indicados en las presentes Disposiciones y brindar el seguimiento oportuno al proceso de su solicitud.	1. Presentar ante el Suministrador la Solicitud del servicio de Suministro Eléctrico anexando los requerimientos documentales indicados en las presentes Disposiciones y brindar el seguimiento oportuno al proceso de su solicitud.	
2. Instalar, conservar, operar y mantener su Centro de Carga dedicado a la carga de VE y VEH, las instalaciones y los equipos que se encuentran en el Punto de conexión, para garantizar que se cumpla con los criterios de eficiencia, Calidad, Confiabilidad, Continuidad, seguridad y sustentabilidad, requeridos para el óptimo funcionamiento del SEN.	2. Instalar, conservar, operar y mantener su Centro de Carga dedicado a la carga de VEB y VHEC , las instalaciones y los equipos que se encuentran en el Punto de conexión, para garantizar que se cumpla con los criterios de eficiencia, Calidad, Confiabilidad, Continuidad, seguridad y sustentabilidad, requeridos para el óptimo funcionamiento del SEN.	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
3. Entregar al Suministrador, en su caso o cuando se requiera, el certificado de cumplimiento emitido por	3. En el caso, de Electrolíneas o Electroterminales , entregar al Suministrador, en su caso	Consideramos y sugerimos que el requisito del certificado y/o dictamen se aplique a las instalaciones

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 14.02.2024

la UI o el dictamen de verificación emitido por una UVIE según corresponda para la formalización del Contrato de conexión a las RGD para Centros de Carga dedicados a la carga de VE y de VHEC.	o cuando se requiera, el certificado de cumplimiento emitido por la UI o el dictamen de verificación emitido por una UVIE según corresponda para la formalización del Contrato de conexión a las RGD para Centros de Carga dedicados a la carga de VEB y de VHEC .	Electrolineras o Electroterminales de lo contrario se podría generar un efecto que desincentive la adquisición de VEB y VHEC dada las múltiples gestiones administrativas.
4. Celebrar el Contrato de Conexión del Centro de Carga dedicado exclusivamente a la carga de VE y VHEC con el Distribuidor o el CENACE según corresponda.	4. Celebrar el Contrato de Conexión del Centro de Carga dedicado exclusivamente a la carga de VEB y VHEC con el Distribuidor o el CENACE según corresponda.	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
5. Contratar Personal Certificado para que realice la instalación del Centro de Carga dedicado a la carga de VE y VHEC.	5. Contratar Personal Certificado para que realice la instalación del Centro de Carga dedicado a la carga de VEB y VHEC .	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
6. Actualizar mediante los medios de comunicación que establezca la Comisión, el precio de la energía presentando a través del Apéndice 2 de las presentes Disposiciones.	6. En el caso, de Electrolineras, actualizar mediante los medios de comunicación que establezca la Comisión, el precio de la energía presentando a través del Apéndice 2 de las presentes Disposiciones.	
	7. En el caso, de Electrolineras, actualizar el estado y condición en que se encuentra el Centro de Carga, así como la fuente de suministro de energía.	Sugerimos implementar un mecanismo para que las electrolineras actualicen el estado de los centros de carga y la fuente de suministro de energía.
Del Suministrador 1. Recibir, atender y dar seguimiento a todas las Solicitudes de servicio de suministro para Centros de Cargas dedicados a la carga de VE y VHEC a las RGD, conforme a lo establecido en las Disposiciones Administrativas de Carácter General que establecen las condiciones generales para la prestación del suministro eléctrico.	Del Suministrador 1. Recibir, atender y dar seguimiento a todas las Solicitudes de servicio de suministro para Centros de Cargas dedicados a la carga de VEB y VHEC a las RGD, conforme a lo establecido en las Disposiciones Administrativas de Carácter General que establecen las condiciones generales para la prestación del suministro eléctrico.	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
2. Evitar compartir información sobre las Solicitudes de conexión de Centros de Cargas dedicados a la carga de VE y VHEC con ningún otro agente que no sean los Distribuidores y el CENACE o a petición de la Secretaría 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.	2. Evitar compartir información sobre las Solicitudes de conexión de Centros de Cargas dedicados a la carga de VEB y VHEC con ningún otro agente que no sean los Distribuidores y el CENACE o a petición de la Secretaría 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.	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
3. Proporcionar información a la Comisión y al CENACE conforme al capítulo 10 de las presentes Disposiciones.		

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 14.02.2024

Del Distribuidor 1. Salvo en los casos previstos de las presentes Disposiciones, abstenerse de compartir información sobre las solicitudes de conexión de Centros de Carga dedicados a la carga de VE y VEHC a las RGD con otros agentes de la industria incluidos Suministradores o empresas productivas o filiales del mismo u otros grupos del Distribuidor. 2. Atender las solicitudes de conexión conforme al marco regulatorio vigente.	Del Distribuidor 1. Salvo en los casos previstos de las presentes Disposiciones, abstenerse de compartir información sobre las solicitudes de conexión de Centros de Carga dedicados a la carga de VEB y VHEC a las RGD con otros agentes de la industria incluidos Suministradores o empresas productivas o filiales de este u otros grupos del Distribuidor.	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
Del CENACE. 1. Atender las solicitudes de conexión conforme al marco regulatorio vigente.		
Capítulo 12. Transitorios. Primero. Las presentes Disposiciones serán aplicables para aquellas solicitudes del servicio de suministro eléctrico y conexión de centros de carga que se ingresen a partir de la entrada en vigor de las presentes Disposiciones. Segundo. 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.		

Anexo

Figura 1

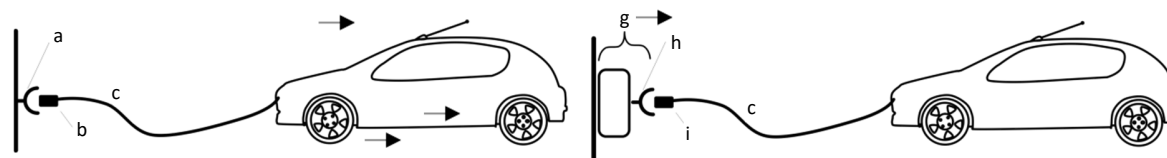


Figura 1. Conexión A'..

Donde:

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------------|
| a) Receptáculo | g) Estación de carga/cargador |
| b) Clavija del VEB y VHEC | h) Receptáculo del VEB y VHEC |
| c) Cable | i) Clavija del VEB y VHEC |

Figura 2

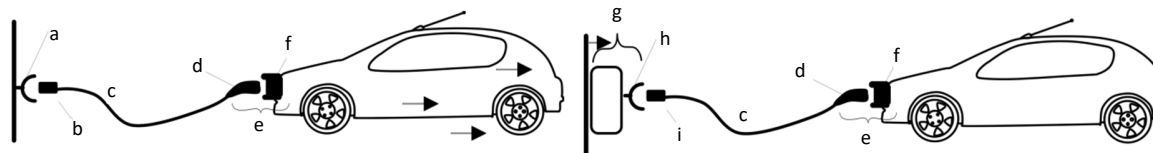


Figura 2 Conexión B'.

Donde:

- | | |
|------------------------------------|--|
| a) Receptáculo | f) Clavija con brida del VEB y VHEC |
| b) Clavija del VEB y VHEC | g) Estación de carga/cargador |
| c) Cable | h) Receptáculo del VEB y VHEC |
| d) Conector del VEB y VHEC | i) Clavija del VEB y VHEC |
| e) Acoplador del VEB y VHEC | |

Figura del numeral 3.16

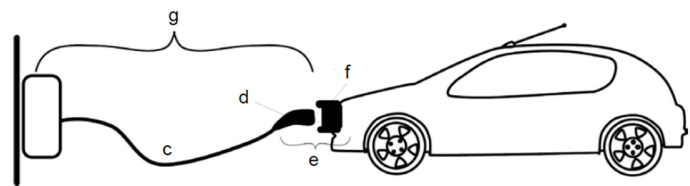


Figura 3 Conexión C'.

Donde:

- c) Cable

d) Conector del **VEB y VHEC**

e) Acoplador del **VEB y VHEC**
- f) Clavija con brida del **VEB y VHEC**

g) Estación de carga/cargador

Tabla 1 Modelos de conectores para la carga de VE y VHEC.

Región	América del Norte		Europa	Asia	
Estándar	SAE	NACS	IEC	CHAdEMO	GB/T
CA	J1772 (Tipo 1)	Tesla ^a SAE J3400	62196-2 (Tipo 2 o Mennekes)	J1772	20234.2
CC	J1772	Tesla ^a SAE J3400	62196-3	CHAdEMO	20234.3
	CCS1		CCS2		
^a El fabricante de VE Tesla es precursor del NACS por lo que comercialmente se conoce como conector “Tesla”.					
SAE Society of Automotive Engineers. NACS North American Charging Standard. IEC International Electromechanical Commission. CHAdEMO Asociación de manufactureras de vehículos eléctricos, misma denominación del protocolo de cargadores de Corriente Continua. GB/T National Standards of the Peoples's Republic of China. La T indica que es una recomendación					

Apéndices

Dice	Propuesta	Justificación
APÉNDICE 1. Formulario de características de la infraestructura de carga de VE y VEHC	APÉNDICE 1. Formulario de características de la infraestructura de carga de VEB y VHEC	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
Asunto: Presentar Apéndice 1	Asunto: Presentar Apéndice 1	
Nombre de quién presenta la solicitud Cargo Dirección	Nombre de quién presenta la solicitud Cargo Dirección	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC
Por medio del presente [en mi carácter de representante/apoderado legal de la empresa denominada (Colocar la razón social que se representa) omitir en caso de ser persona física)], manifestando bajo protesta de decir verdad que la información proporcionada en el formulario que se anexa en formato de Excel al presente oficio corresponde a la ubicación y características de los equipos conectados al SEN destinados a la carga de VE y VEHC.	Por medio del presente [en mi carácter de representante/apoderado legal de la empresa denominada (Colocar la razón social que se representa) omitir en caso de ser persona física)], manifestando bajo protesta de decir verdad que la información proporcionada en el formulario que se anexa en formato de Excel al presente oficio corresponde a la ubicación y características de los equipos conectados al SEN destinados a la carga de VEB y VHEC .	

Datos del Usuario Final (persona física)		
Apellido Paterno	Apellido Materno	Nombre(s)
Datos de contacto para oír y recibir notificaciones		
Correo electrónico:	Teléfono:	
Datos del domicilio donde se requiere el servicio		
Calle, no. interior, no. exterior	Colonia	Código Postal
Delegación/municipio	Ciudad	Entidad Federativa
Coordenadas geográficas		
Altitud	Latitud	Registro de Usuario (RMU/RPU cuando aplique)
Datos del Usuario Final (persona Moral)		
Razón Social		
Datos del Representante Legal/Apoderado Legal		
Apellido Paterno	Apellido Materno	Nombre(s)
Tipo de documento que acredita su personalidad jurídica		
Datos de contacto para oír y recibir notificaciones		
Correo electrónico:	Teléfono:	
Datos del domicilio donde se requiere el servicio		
Calle, no. interior, no. exterior	Colonia	Código Postal

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 14.02.2024

Delegación/municipio	Ciudad	Entidad Federativa
Coordenadas geográficas		
Altitud	Latitud	
Datos del Servicio de Suministro Eléctrico		
Nivel de Tensión		
Seleccione sólo una casilla. Por favor indique el nivel de tensión del Centro de Carga en el Punto de Conexión: Media Tensión ☐ Baja Tensión ☐ Alta Tensión ☒		
Demanda contratada (kW)	Número de fases.	
Tensión nominal (kV)	Tensión máxima (kV)	Tensión mínima (kV)
Clasificación de centro de carga (inmueble)		
Seleccione sólo una casilla. Por favor indique la clasificación del inmueble conforme lo establecido en el capítulo III de las presentes Disposiciones: Inmueble bajo régimen de propiedad en condominio ☐ Estación de carga pública ☐ Electroterminal ☐ Electrolinera ☐		
Tipo de cargador		
Seleccione sólo una casilla. Nivel 1 ☐ Nivel 2 ☐ Cargador rápido de CC ☐ ¿Otro cargador?		
Otras características. (unimodal, multimodal, ambas)		
Número de cargadores a instalar	Capacidad nominal de cada cargador	Capacidad nominal total (suma del número de cargadores)
Marca del cargador	Modelo del cargador	

Tipo (s) de conector del cargador eléctrico		
Seleccione las casillas que sean necesarias. Por favor indique el tipo de conector que tiene el cargador a instalar.		
CEE (Type E/F) ☐	BS 1363 (Type G) ☐	IEC 60309-2 ☐
En corriente alterna Tipo 1 (SAE J1772) ☐ SAE J3400 ☐	Tipo 2 (MENNEKES) ☐ SAE J3400 ☐ CCS1 ☐ CCS2 ☐ Combo CCS1 y CCS2 ☐	GB/T ☐ Otro ☐
En corriente directa Chademo ☐		
Datos de la fuente de generación		
En los casos en que los cargadores eléctricos reciban energía eléctrica a partir de una central eléctrica de Generación Distribuida proporcionar la siguiente información.		
Capacidad Instalada Bruta GE/GD	Capacidad Instalada Neta GE/GD [< 500 kW] ⁵	Capacidad Instalada Bruta kWp [kW] (Fotovoltaico)
Capacidad Instalada de Placa ² [kW]	Número de contrato de interconexión.	
Indique el número de solicitud de interconexión, en caso de tener firmado los contratos de contraprestación e interconexión de la central eléctrica de Generación Distribuida, favor de indicarlos.		
Número de Solicitud	Número de contrato de contraprestación.	Número de contrato de interconexión.
Tecnología para generación de energía eléctrica Seleccione la casilla que corresponda.		
Solar Fotovoltaica ☐	Biomasa ☐	Biogás ☐
Hidroeléctrica ☐	Gas ☐	Diesel/Combustóleo ☐
Eólico ☐	Cogeneración ☐	Otro ☐

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 14.02.2024

Especificar _____ ²Capacidad de potencia activa en kW de cada unidad, inversor y/o turbina eólica de la Central Eléctrica en condiciones ISO, para unidades síncronas se debe considerar la capacidad de la turbina. ³La Capacidad Instalada Neta GE/GD en todo momento deberá ser menor a 500 kW Para los casos en los que aplique, se debe proporcionar la siguiente información. Precio de la energía _____/kWh _____/h _____/min _____/mensual o anual
--

Firma de conformidad (Representante Legal, Apoderado o El Solicitante) Nombre _____ Cargo _____ Fecha _____

Sello y firma Centro de atención - - - -

Dice	Propuesta	Justificación
APÉNDICE 2 REPORTE ACTUALIZACIÓN DE PRECIOS DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ELECTROLINERAS Asunto: Presentar Apéndice 2		
Nombre de quién presenta la solicitud Cargo Dirección Por medio del presente [en mi carácter de representante/apoderado legal de la empresa denominada (Colocar la razón social que se representa) omitir en caso de ser persona física]], manifestando bajo protesta de decir verdad que la información proporcionada en el formulario que se anexa al presente oficio corresponde al precio de la energía eléctrica que se utiliza para la carga de VE y VEH.	Nombre de quién presenta la solicitud Cargo Dirección Por medio del presente [en mi carácter de representante/apoderado legal de la empresa denominada (Colocar la razón social que se representa) omitir en caso de ser persona física]], manifestando bajo protesta de decir verdad que la información proporcionada en el formulario que se anexa al presente oficio corresponde al precio de la energía eléctrica que se utiliza para la carga de VEB y VHEC .	Proponemos homologar los acrónimos para vehículos eléctricos de batería VEB y para vehículos híbridos eléctricos conectables VHEC

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 14.02.2024

Datos del Usuario Final (persona física)		
Apellido Paterno	Apellido Materno	Nombre(s)
Datos del domicilio donde se realiza la actividad de venta de energía		
RPU	RMU	
Datos del Usuario Final (persona Moral)		
Razón Social		
Datos del domicilio donde se realiza la actividad de venta de energía		
Número de identificación		
Producto	Energía eléctrica	
Precio vigente (\$/kWh)		
Nuevo precio (\$/kWh)		
Fecha de aplicación	Día/mes/año	
Hora de aplicación	hh/mm/ss	

Dice	Propuesta	Justificación
APÉNDICE 3	INFORME SOBRE LAS CONDICIONES FÍSICAS Y OPERATIVAS DEL CIVE	

Asunto: Presentación del Apéndice 3. Informe sobre las condiciones físicas y operativas del CIVE

Nombre de quién presenta la solicitud
Cargo
Dirección

Por medio del presente [en mi carácter de representante/apoderado legal de la empresa denominada (Colocar la razón social que se representa) omitir en caso de ser persona física)], manifestando bajo protesta de decir verdad que la información proporcionada en el formulario que se anexa al presente oficio corresponde a las condiciones actuales de operación del centro de carga:

Datos del Centro de Carga
Nombre y ubicación del centro de carga:
Nivel de Tensión
Seleccione sólo una casilla. Por favor indique el nivel de tensión del Centro de Carga en el Punto de Conexión:

Nombre, Firma y Cargo Suministrador	Nombre, Firma y Cargo Distribuidor
--	---------------------------------------

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 14.02.2024

Media Tensión ☐	Baja Tensión ☐	Alta Tensión ☐
Demanda contratada (kW)	Número de fases.	
Tensión nominal (kV)	Tensión máxima (kV)	Tensión mínima (kV)
Clasificación de centro de carga (inmueble)		
Seleccione sólo una casilla. Por favor indique la clasificación del inmueble conforme lo establecido en el capítulo III de las presentes Disposiciones:		
Inmueble bajo régimen de:	Estación de carga pública ☐ Electroterminal ☐ Electrolinera ☐	

Firma, Nombre y Cargo del Propietario de Centro de Carga

(Representante Legal, Apoderado o El Solicitante)

DATOS DEL PUNTO DE CARGA			
Tipo de cargador Seleccione sólo una casilla por tipo			
Modo de operación y características	Nivel 1 ☐	Nivel 2 ☐	Cargador rápido de CC ☐
Descripción de Condición física y evidencia documental (foto):			
Tipo y fecha de Mantenimientos realizados:			
Número de cargadores instalados:	Capacidad nominal de cada cargador	Capacidad nominal total (suma del número de cargadores)	
Marca del cargador	Modelo del cargador		
Tipo de conector del cargador eléctrico (Seleccione las casillas que sean necesarias)			
Por favor indique el tipo de conector que tiene el cargador a instalado y las condiciones actuales:			

Tipo de Corriente (SAE J1772, SAE J3400, CA, CCS1, CCS2, Combo, Directa, Otro) contratada (s):		
Descripción de condición física		
Evidencia documental (foto):		
Fecha y tipo de Mantenimiento(s) realizados		
Datos de la fuente de generación		
En los casos en que los cargadores eléctricos reciban energía eléctrica a partir de una central eléctrica de Generación Distribuida proporcionar la siguiente información.		
Capacidad Instalada Bruta GE/GD	Capacidad Instalada Neta GE/GD [< 500 kW] ³	Capacidad Instalada Bruta kWp [kW] (Fotovoltaico)
Capacidad Instalada de Placa ² [kW]	Número de contrato de interconexión.	
Indique el número de solicitud de interconexión, en caso de tener firmado los contratos de contraprestación e interconexión de la central eléctrica de Generación Distribuida, favor de indicarlos.		
Número de Solicitud	Número de contrato de contraprestación.	Número de contrato de interconexión.
Tecnología para generación de energía eléctrica (seleccione la casilla que corresponda)		
Solar Fotovoltaica ☐	Biomasa ☐	Biogás ☐
Hidroeléctrica ☐	Gas ☐	Diesel/Combustóleo ☐
Eólico ☐	Cogeneración ☐	Otro ☐
Especificar _____		

² Capacidad de potencia activa en kW de cada unidad, inversor y/o turbina eólica de la Central Eléctrica en condiciones ISO, para unidades síncronas se debe considerar la capacidad de la turbina.
³ La Capacidad Instalada Neta CE/GD en todo momento deberá ser menor a 500 kW
Detalle del mantenimiento(s) realizados (proveedor, fecha y acciones realizadas):

Datos del Usuario Final (persona física)		
Apellido Paterno	Apellido Materno	Nombre(s)
Datos de contacto para oír y recibir notificaciones		
Correo electrónico:	Teléfono:	
Datos del domicilio donde se requiere el servicio		
Calle, no. interior, no. exterior	Colonia	Código Postal
Delegación/municipio	Ciudad	Entidad Federativa
Coordenadas geográficas		Registro de Usuario (RMU/RPU cuando aplique)
Altitud	Latitud	
Datos del Usuario Final (persona Moral)		
Razón Social		
Datos del Representante Legal/Apoderado Legal		
Apellido Paterno	Apellido Materno	Nombre(s)
Tipo de documento que acredita su personalidad jurídica		
Datos de contacto para oír y recibir notificaciones		
Correo electrónico:	Teléfono:	
Datos del domicilio donde se requiere el servicio		
Calle, no. interior, no. exterior	Colonia	Código Postal
Delegación/municipio	Ciudad	Entidad Federativa
Coordenadas geográficas		
Altitud	Latitud	

Dice	Propuesta	Justificación
APÉNDICE 4	REPORTE DE TECNOLOGÍA PARA GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN EL CENTRO DE CARGA	

Asunto: Presentación del Apéndice 4. Reporte de tecnología para generación de energía eléctrica en el centro de carga.

Nombre de quien presenta la solicitud

Cargo

Dirección

Por medio del presente [en mi carácter de representante/apoderado legal de la empresa denominada (Colocar la razón social que se representa) omitir en caso de ser persona física)], manifestando bajo protesta de decir verdad que la información proporcionada en el formulario que se anexa al presente oficio corresponde a la fuente de energía que se utiliza para generar energía eléctrica para cargar los vehículos eléctricos de batería o vehículos híbridos eléctricos conectables.

Tecnología para generación de energía eléctrica

Seleccione la casilla que corresponda.

Solar Fotovoltaica ☐

Biomasa ☐

Biogás ☒

Hidroeléctrica ☐

Gas ☐

Diesel/Combustóleo ☐

Eólico ☐

Cogeneración ☐

Otro ☐

Especificar _____

²Capacidad de potencia activa en kW de cada unidad, inversor y/o turbina eólica de la Central Eléctrica en condiciones ISO, para unidades síncronas se debe considerar la capacidad de la turbina.

³La Capacidad Instalada Neta GE/GD en todo momento deberá ser menor a 500 kW

Datos del Usuario Final (persona física)		
Apellido Paterno	Apellido Materno	Nombre(s)
Datos del domicilio donde se realiza la actividad de venta de energía		
RPU	RMU	
Datos del Usuario Final (persona Moral)		
Razón Social		
Datos del domicilio donde se realiza la actividad de venta de energía		
Número de identificación		