

GLS-CVLS-AMDC-B000240764

Contacto CONAMER

De: Pablo Sansot <pablo.sansot@vemo.com.mx>
Enviado el: miércoles, 13 de marzo de 2024 02:11 p. m.
Para: Contacto CONAMER
CC: German Losada; Roberto Rocha; Christian Rosales Fuentes
Asunto: Expediente 65/0001/140224. Comentarios al Anteproyecto de las Disposiciones en Materia de Electromovilidad.
Datos adjuntos: EP 82243 Mobility Charging Network (Poderes AMB-PS).pdf; VEMO - Escrito con comentarios.pdf
Marca de seguimiento: Seguimiento
Estado de marca: Completado



Dr. Alberto Montoya Martín del Campo

Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria

Mtro. Leopoldo Vicente Melchi García

Comisión Reguladora de Energía

Por medio del presente, en representación de Moblity Charging Network, S. de R.L. de C.V. (**VEMO**) y con relación a la publicación del “Acuerdo por el que la Comisión Reguladora de Energía expidió el anteproyecto de 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” identificado con número de expediente 65/0001/140224, adjunto al presente encontrarán el escrito con nuestros comentarios para ser considerados en el plazo de la consulta pública de dicho anteproyecto.

Asimismo, adjunto el poder notarial que me acredita como representante legal de mi representada, el cual agradeceré sea considerado como información confidencial y únicamente considerado para efectos de acreditar mi personalidad.

Solicito amablemente, recibir confirmación de recibido.

Saludos Cordiales



Pablo Sansot
General Counsel & Compliance

Dirección: Campos Elíseos 345, Polanco, Polanco II Secc,
Miguel Hidalgo, CP 11550 Ciudad de México, CDMX

Correo: pablo.sansot@vemo.com.mx

Sitio Web: <https://www.vemovilidad.com/>

Ciudad de México, a 13 de marzo de 2024

Comisión Nacional de Mejora Regulatoria

Dr. Alberto Montoya Martín del Campo

y

Comisión Reguladora de Energía

Mtro. Leopoldo Vicente Melchi García

Asunto: Comentarios al Anteproyecto del 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 (en lo sucesivo el “Anteproyecto”)

Pablo Sansot, en mi carácter de representante legal de Mobility Charging Network, S. de R.L. de C.V. (en lo sucesivo “VEMO”), personalidad que acredito mediante el poder notarial respecto del cual adjunto copia al presente escrito como **Anexo Único**, de conformidad con el Capítulo III de Ley General de Mejora Regulatoria (en lo su sucesivo “Ley de Mejora Regulatoria”) y demás artículos relativos al procedimiento de recepción de análisis de opiniones y comentarios al Anteproyecto; señalando como domicilio para oír y recibir notificaciones el ubicado en Campos Elíseos 345, Piso 9, Polanco Secc. V, Miguel Hidalgo, C.P. 11560, Ciudad de México y el correo electrónico pablo.sansot@vemo.com.mx y autorizando en los términos más amplios del art. 19 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo para los mismos efectos a los señores Christian Rosales Fuentes y Jonathan Ramírez Resendiz.

VEMO es una empresa Mexicana de Electromovilidad con un modelo innovador que integra todo el ecosistema de movilidad limpia y que a través de soluciones integrales que incluyen flotas de vehículos eléctricos, infraestructura de recarga pública y privada, y tecnología e inteligencia de datos para gestión de flotas contribuye en la aceleración de la adopción de tecnologías de movilidad limpia. Hemos desarrollado una red de recarga pública - *VEMO Charging Network (VCN)* - y actualmente contamos con 500 cargadores públicos con cobertura en 11 estados de la República Mexicana, y proyectamos contar con más de 1,000 cargadores instalados para finales del 2024. Asimismo, hemos desarrollado nuestra propia aplicación móvil de recarga pública denominada “Watts by VEMO” que ofrece todas las soluciones para la electromovilidad en un solo lugar permitiendo ubicar las estaciones de recarga, activar el uso de un cargador y monitorear el estado de la carga en tiempo real.

Dicho lo anterior, mi representa con respeto comparece a enviar los comentarios con base en los Antecedentes y Considerandos siguientes:

ANTECEDENTES

- i. En fecha 11 de agosto de 2014 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (en lo sucesivo “DOF”), el DECRETO por el que se expiden la Ley de la Industria Eléctrica la cual tiene por objeto regular la planeación y el control del Sistema Eléctrico Nacional, el

Servicio Público de Transmisión y Distribución de Energía Eléctrica y las demás actividades de la industria eléctrica, incluyendo la venta de energía de usuarios finales a terceros de conformidad con el art. 46, fracción I.

- ii. En fecha 14 de septiembre de 2016, México ratificó una serie de tratados y acuerdos internacionales (tales como el Acuerdo de París, el Pacto de Glasgow, la Declaración DRIVING CHANGE TOGETHER (COP4 Katowice), entre otros) mediante los cuales se compromete a tomar las acciones necesarias para mitigar el cambio climático y contribuir de manera autodeterminada a la descarbonización o reducción de diversas industrias y sectores, específicamente el sector de transporte e incentivar la reducción de la generación de gases de efecto invernadero. Dichos compromisos son consistentes con su obligación como estado de garantizar un medio ambiente sano para el desarrollo de sus ciudadanos contemplado en el art. 4 de la Constitución Política de México.
- iii. En fecha 17 de diciembre de 2018 fue publicado en el DOF el Acuerdo de la Comisión Reguladora de Energía (en lo sucesivo la “CRE”) 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, el cual regula la actividad de la venta de energía de un usuario final a terceros a través de instalaciones denominadas electrolineras.
- iv. En fecha 14 de febrero de 2024 fue publicado por la CRE a través de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria el Anteproyecto, el cual tiene el objetivo general de regular la conexión ordenada de infraestructura de carga para Vehículos Eléctricos (en lo sucesivo “VE”) y Vehículos Eléctricos Conectables (en lo sucesivo “VEHC”) de manera segura a al Sistema Eléctrico Nacional y el desarrollo y actualización de una plataforma digital que permita conocer la evolución de la infraestructura de carga en México.

CONSIDERACIONES

Con fundamento en el Capítulo III (Del Análisis de Impacto Regulatorio) de la Ley de Mejora Regulatoria y demás artículos aplicables de dicha ley que hacen referencia a la recepción de opiniones y comentarios para la consulta pública de anteproyectos de regulaciones; es interés de mi representada exponer los siguientes comentarios al Anteproyecto que con base en su criterio, experiencia y capacidad técnica estima que pudiera causar en la evolución de la industria de electromovilidad en México.

Como lo establece la Ley de Mejora Regulatoria, los comentarios expuestos líneas abajo se encuentran fundamentados en la mejor información disponible y empírica de la industria y el propósito de exponerlos a esa H. autoridad es contribuir al desarrollo de la industria de electromovilidad que beneficie en materia administrativa, legal y de mercado, potencializando los beneficios al máximo en favor de la sociedad. Líneas abajo sírvanse encontrar nuestros comentarios respecto del Anteproyecto.

TEMA	Disposiciones - Citas	Comentarios
Nuevo Contrato con CFE	Ref: Primer párrafo del Capítulo 4. De la solicitud del servicio de suministro eléctrico y de la conexión de Infraestructura de Carga de VE y VEHC.	Esta obligación constituye un requisito adicional e innecesario que dificulta técnica y financieramente la participación de usuarios finales para la instalación y operación de los centros de recarga. Provocaría un aumento considerable en los costos de infraestructura, incluyendo la necesidad de largos trámites con

	<p>Los Usuarios Finales que deseen instalar infraestructura de carga de VE y VEHC en un mismo inmueble, o en un inmueble bajo el régimen de Propiedad en Condominio, que ya reciba el servicio de Suministro Básico en Baja Tensión o Media Tensión, deberán solicitar un nuevo contrato de servicio de suministro eléctrico de forma independiente a la del servicio de suministro eléctrico que reciban.</p>	<p>los suministradores de energía eléctrica para gestionar nuevos contratos. Todo lo anterior sin beneficio tangible para el desarrollo de las redes de recarga y con un impacto negativo en el crecimiento de la industria de electromovilidad.</p> <p>Adicionalmente, la duplicidad de contratos para el suministro de CFE en un mismo inmueble, podría desincentivar a usuarios finales interesados en instalar cargadores. Dado que esto requeriría crear circuitos independientes que frecuentemente ocupan grandes dimensiones e inversiones para llevar la corriente hasta el punto deseado. Asimismo, evitaría aprovechar la capacidad e infraestructura eléctrica ya disponible en un inmueble, elevando como consecuencia los costos, duplicando la infraestructura y evitando, en algunos casos aprovechar la energía de fuentes renovables suministrada a centros de carga ya existentes.</p>
<p>Modo de carga rápida obligatoria</p>	<p>Ref: Primer párrafo del Capítulo 6. De las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública</p> <p>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.</p>	<p>La obligación de instalar cargadores de carga rápida o ultrarrápida en todas las estaciones de recarga, representa un obstáculo importante para promover la expansión de un mayor número de puntos de recarga en el país. Esta medida generaría un desincentivo a nuevas inversiones en electrolineras.</p> <p>Los desarrolladores y operadores de infraestructura de recarga instalan diferentes cargadores de distintas potencias, tanto de corriente alterna (AC) como de corriente continua (DC), según las necesidades específicas de cada ubicación. Por ejemplo, en áreas donde los usuarios permanecen durante largos períodos, es viable instalar cargadores de AC de baja potencia. Mientras que en otros lugares, ya sea por el tiempo de estancia o por el perfil de los usuarios o características del sitio, hace sentido instalar cargadores de carga rápida, aunque sean más costosos, ya que la demanda justifica esta inversión.</p> <p>En cuanto se busca fomentar el crecimiento de la red, no es conveniente exigir cargadores de alta potencia en cada lugar, ya que en muchos casos no es económica ni técnicamente viable por sus costos elevados y por no contar con la capacidad de suministro eléctrico en todas las ubicaciones.</p> <p>En tal sentido, los operadores podrían optar por no desarrollar un número determinado de puntos de recarga si se les obliga a instalar cargadores de alta potencia en todos ellos, cuando algunos podrían haberse establecido con cargadores de carga lenta en AC. Esto va en contra del desarrollo de redes de recarga amplias que se ajusten a las necesidades y realidades del mercado.</p>

<p>2 tipos de conectores obligatorios</p>	<p>Ref: Quinto párrafo del Capítulo 6. De las Electrolineas, Electroterminales y Estaciones de carga pública.</p> <p>Las Electrolineas 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.</p>	<p>Los desarrolladores y operadores de infraestructura de recarga instalan cargadores con el estándar adecuado según las necesidades específicas de cada sitio. Requerir que todos los puntos de recarga incorporen al menos dos estándares resulta en costos adicionales y complicaciones operativas y técnicas innecesarias en lugares donde no se justifique la presencia de ambos estándares. Esto conlleva ineficiencias y gastos incrementales que desincentivan la expansión de centros de recarga, limitando así la oferta disponible.</p> <p>Destacamos la importancia de contar con una regulación flexible y dinámica que se adapte a la evolución de dicho mercado permitiendo a las electrolineas tener la libertad de seleccionar los conectores que instalan en cada centro de recarga de acuerdo con la evolución de las necesidades del mercado de vehículos eléctricos en México.</p> <p>Asimismo, no es recomendable imponer la obligatoriedad de que las electrolineas incluyan cargadores de última milla. Esto no solo sería una traba adicional para el desarrollo de la electromovilidad, sino que en la práctica se observan notables diferencias en el uso, la velocidad de carga, los requisitos de energía y el espacio físico entre VE y de última milla.</p>
<p>Cobro</p>	<p>Ref: Sexto párrafo del Capítulo 6. De las Electrolineas, Electroterminales y Estaciones de carga pública.</p> <p>b. Estar en pesos por kWh (\$/kWh).</p>	<p>Según el párrafo del art. 5 de la Ley de la Industria Eléctrica, los actos no previstos en dicha ley (como la composición de la tarifa de venta de usuarios finales a terceros) se considerarán actos mercantiles; por lo tanto, se registrarán por el Código de Comercio y supletoriamente por el Código Civil. Dicho lo anterior, resulta evidente que los usuarios finales tienen la libertad contractual con sus clientes (terceros) de acordar la tarifa aplicable por la venta de energía de un usuario final a un tercero.</p> <p>Los operadores de infraestructura de recarga deberán de tener flexibilidad para aplicar tarifas, comisiones por activación, comisiones por obstrucción de sitios de recarga, o promociones con beneficios en costos adicionales a los usuarios (paquetes dinámicos de cobro con descuento o por kW efectivamente cargados, entre otros).</p> <p>Cabe mencionar que la limitación para cobrar este tipo de tarifas aplicables podría operar en detrimento de las mejores prácticas de la industria de recarga de VE, como en otros países.</p>

<p>Publicidad de Precios</p>	<p>Ref: Séptimo párrafo del Capítulo 6. De las Electrolineras, Electroterminales y Estaciones de carga pública.</p> <p>Los tableros de precios deberán colocarse en las electrolineras de manera que sean legibles a una distancia de al menos 20 metros, medidos a partir del punto donde se encuentre colocado el tablero, al nivel del piso, debiendo estar iluminados de forma adecuada en cualquier momento en que la electrolinera se encuentre abierta al público, conforme a las especificaciones siguientes:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Las etiquetas de precios deberán disponerse sobre la parte frontal del CIVE, en una posición clara y visible desde la posición del conductor del VE o VEHC, conforme a las especificaciones siguientes:</p> <p>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.</p> <p>Los Usuarios Finales propietarios de una electrolinera deberán dar cumplimiento a los ordenamientos y disposiciones legales federales, estatales y municipales en</p>	<p>La recomendación de VEMO es este punto pues consideramos que la CRE se excede en sus facultades según la legislación nacional vigente. La ley que regula las normas y obligación de fijar las reglas para publicar las características de los precios a los consumidores es la Ley Federal de Protección al Consumidor (de acuerdo a sus arts.1 fracc. III y 7). No se encuentra debidamente sustentada la facultad de la CRE en los fundamentos legales del Anteproyecto (art. 22 de la Ley de la Ley de los Órganos Reguladores Coordinados en Materia Energética).</p> <p>La instalación obligatoria de dichos tableros, incluyendo la instalación de etiquetas con precios resulta impráctica, y costosa en cada punto de recarga toda vez que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los usuarios de infraestructura de recarga tienen a su alcance herramientas digitales que no solo les proporcionan la ubicación de las gasolineras, sino también el precio por la recarga, de ahí que resulte innecesario poner carteles físicos. 2. Los precios de cada punto de energía varían según factores entre ellos la ubicación de cada electrolinera y los patrones de consumo del usuario; la tendencia del mercado es informar a los usuarios vía electrónica, lo que les permite administrar mejor el tiempo de recarga y sus decisiones de consumo según tarifas aplicables en tiempo real. 3. El requisito de mostrar los precios en tableros físicos y etiquetas puede considerarse una exigencia innecesaria y de utilidad limitada en la realidad. Esto se debe a que muchas estaciones de carga rápida están ubicadas dentro de centros comerciales, edificios, estacionamientos cerrados o sótanos, lo cual difiere significativamente de la infraestructura de una estación de servicio de combustibles líquidos que se encuentra junto a carreteras y caminos. <p>Por lo tanto, la propuesta de impacto visual no lograría los resultados informativos deseados y solo agregaría costos incrementales y fricciones innecesarias que limitan el desarrollo de la infraestructura de recarga.</p>
-------------------------------------	--	---

	materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, para la conservación del patrimonio cultural y demás que resulten aplicables.	
--	--	--

De conformidad con las Consideraciones, a manera de resumen; es del interés de forma enunciativa (aunado a los comentarios realizados en lo particular en las Consideraciones antes mencionada) de mi representada proponer las siguientes propuestas al Anteproyecto:

1. Eliminar el requisito de contar con un contrato de servicio de suministro eléctrico de forma específico para las electrolíneas.
2. Eliminar la obligación de contar con al menos dos tipos de conectores y un modo de carga rápida o ultra rápida en todas las electrolíneas.
3. Eliminar la obligación de rotular los precios de la venta de energía en las electrolíneas.
4. Se establezca una regulación flexible que persista en el tiempo ajustándose a las necesidades actuales y futuras de mercado, fomentando la inversión privada sin imponer cargas administrativas o económicas innecesarias a una industria en crecimiento y dinámica como lo es la de electromovilidad.

Cabe mencionar que la Ley General de Mejora Regulatoria establece varios principios a los que deben adherirse las entidades públicas al emitir disposiciones generales nuevas. Dentro de estos principios, la ley exige que todas las nuevas regulaciones logren los objetivos de simplificar la regulación aplicable a entidades privadas, mejorar la regulación previa y evitar la redundancia de la regulación existente. No obstante, lo anterior, el Anteproyecto en las secciones específicas descritas en la sección de Consideraciones entorpece y menoscaba dichos principios pues creas obstáculos o barreras de entrada legales y *de facto* que resultan redundantes a las prácticas de operación de equipos de carga para vehículos eléctricos y estaciones de carga.

Cabe mencionar que el detrimento o impacto negativo en la incipiente industria de electromovilidad, frenaría considerablemente su crecimiento y por lo tanto impactaría los objetivos y metas que tiene México como país para descarbonizar la movilidad en México, siendo un elemento detractor para el cumplimiento de las obligaciones que del Acuerdo de París, Pacto de Glasgow, Declaración y llamado a la Acción de París sobre la Movilidad Eléctrica y el Cambio Climático, Declaración *DRIVING CHANGE TOGETHER*, entre otros.

Con el fin de coadyuvar como tercero interesado, a través de la experiencia en la industria de electromovilidad y a través de los comentarios descritos en las Consideraciones descritas anteriormente, solicito atentamente como se establece en el art. 67 de la Ley General de Mejora Regulatoria que mis comentarios sean considerados con el fin de asegurar el cumplimiento al propósito del análisis de impacto regulatorio que es el de contribuir a que las regulaciones se diseñen sobre bases económicas, empíricas y del comportamiento de la industria de electromovilidad, sustentadas en la mejor información disponible, así como promover la selección de alternativas regulatorias cuyos beneficios justifiquen los costos que imponen y que generen el máximo beneficio para la sociedad.

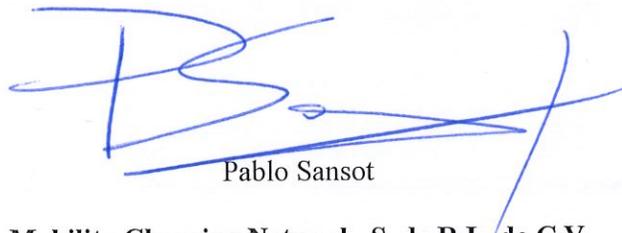
Por lo antes expuesto, atentamente solicito a esa H. autoridad:

PRIMERO. Tenerme por presentado en los términos del presente escrito en tiempo y forma de conformidad con lo establecido en la Ley General de Mejora Regulatoria y por reconocida mi personalidad con la que comparezco, así como tener por señalado el domicilio y las personas autorizadas para oír y recibir notificaciones descrito en el proemio del presente escrito para los efectos que se indican en el mismo.

SEGUNDO. Dar por recibidas, analizar y en su caso aceptar los comentarios y opiniones descritas en las Consideraciones del presente escrito.

TERCERO. Modificar según corresponda las Disposiciones Generales en Materia de Electromovilidad considerando los comentarios y opiniones descritos en las Consideraciones.

Protesto lo necesario



Pablo Sansot

Mobility Charging Network, S. de R.L. de C.V.