

CONSOLIDACIÓN Y RESPUESTA AL PROCESO DE CONSULTA CIUDADANA DEL “REGLAMENTO QUE ESTABLECE LA INTEROPERABILIDAD DE LOS SISTEMAS DE CARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS”

En el marco de lo dispuesto en la Ley N°20.500, sobre Asociaciones y Participación Ciudadana en la Gestión Pública, que establece el derecho de las personas a participar en los distintos espacios de la gestión pública, acercando los Gobiernos locales y la Administración central a la ciudadanía, el Ministerio de Energía con fecha 20 de diciembre de 2021 hasta el 10 de enero de 2022, puso en consulta ciudadana la propuesta borrador del reglamento que establece la interoperabilidad de los sistemas de carga de vehículos eléctricos.

Durante la etapa de consulta ciudadana, cuyo cierre se efectuó el 10 de enero de 2022 a las 23:59 horas, se recibieron observaciones y comentarios por parte de A3 Electric Mobility SpA, Agencia de Sostenibilidad Energética, Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G., Asociación de Vehículos Eléctricos de Chile A.G, Colbún S.A., Comisión Nacional de Energía, COPEC VOLTEX SpA, Dhemax SpA, Enel X, Enx S.A., General Motors Chile Industria Automotiz LTDA, Grupo Kaufmann, Superintendencia de Electricidad y Combustibles, TE MOBILITY SpA y TECNORED S.A.

Las opiniones recibidas fueron evaluadas y ponderadas por parte el Ministerio de Energía, incorporando las modificaciones que se han considerado pertinentes con el cumplimiento de los objetivos perseguidos en virtud de la propuesta sometida a consulta ciudadana. En razón de lo antes mencionado, a continuación, se exponen los principales cambios efectuados y precisiones realizadas a la propuesta de reglamento que establece la interoperabilidad de los sistemas de carga de vehículos eléctricos.

- De forma general, fueron corregidos los errores de forma y redacción observados.
- Se ajustan y precisan, para mayor claridad algunas definiciones incluidas en el artículo 3. Además, en el mismo artículo fue incorporada la definición de Proveedor de itinerancia quién será el encargado de permitir la interacción y comunicación entre distintos actores. Respecto a observaciones que solicitaban mayor nivel de detalle técnico en las definiciones, se estima que donde es necesario, se realizarán esas precisiones a nivel de instructivo SEC o Pliego 15 según corresponda, pues son documentos más apropiados para el establecimiento de parámetros que podrían variar con el desarrollo tecnológico.
- Se precisan los requerimientos mínimos de información que la Superintendencia de Electricidad y Combustibles requerirá al momento de la declaración de puesta en servicio de la instalación eléctrica de sistema de cargas para vehículos eléctricos, específicamente se solicitará la ubicación del cargador georreferenciada, potencia nominal del cargador, cantidad, tipos y potencia nominal de sus conectores, y la cantidad de vehículos que se puedan cargar simultáneamente, distinguiendo entre corriente continua y corriente alterna, protocolo de comunicaciones entre el vehículo

eléctrico y el SAVE, protocolo de comunicaciones entre el SAVE y su respectivo sistema de gestión, o *backend*, entre otras que establezca el Pliego 15.

- Se precisa y clarifica el concepto relacionado a prestar el servicio de carga de vehículos eléctricos, servicio que sólo se entrega mediante un cargador de acceso público. No obstante, el cargador puede ser utilizado de forma privada dentro de horarios específicos en los que no preste dicho servicio de acceso público de carga de vehículos eléctricos.
- Se incorpora que los propietarios pueden solicitar cambiar la condición de los cargadores de acceso público a privado, en cuyo caso no podrán seguir prestando el servicio de carga de vehículos eléctricos definido en el contexto del reglamento.
- Se precisa que la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, para el caso de cargadores de acceso público, deberá definir en el Pliego 15 al menos un tipo o configuración de conectores con el que deberá cumplir cada cargador, pudiendo diferenciar para ello entre conectores de carga CA y CC.
- Se especifican en el reglamento los estados mínimos de los cargadores y de los conectores, los cuales al menos serán el estado disponible, estado en falla, estado en mantenimiento, estado no disponible, entre otros según lo que establezca el Pliego 15. Respecto a aquellos comentarios relacionados con considerar la naturaleza de la disponibilidad de las comunicaciones, como un tema indirecto al operador, también se agrega que la Superintendencia indicará las exigencias de nivel mínimo de disponibilidad de cargadores y sus conectores, pudiendo discriminar entre distintos estados, tales como fallas de comunicación o fallas de la red eléctrica, externas a la gestión de los operadores y prestadores de servicio. Se precisa además que la Superintendencia publicará en su sitio web el nivel de cumplimiento global por operador y además la información estadística de disponibilidad de cada uno de los cargadores bajo su responsabilidad.
- Se clarifica que la exigencia de ausencia de contrato previo para prestar el servicio de carga se refiere solo a la relación entre el prestador de servicio de carga y el usuario del vehículo eléctrico.
- Se clarifica las responsabilidades de los distintos agentes que participan para entregar el servicio de carga. El prestador de servicio es el que tiene la relación con el usuario y es el responsable del servicio e información asociada a la carga que se exigirá en el reglamento. Los operadores son los responsables de la comunicación de información estadística del punto de carga, especialmente las demandas de potencia y energía, así como las causas de indisponibilidad externas a la gestión relacionada con la prestación del servicio de carga.
- Se elimina la exigencia de contar con la certificación ISO 27001.2005 o equivalente y se agrega la exigencia general requerida en la Ley 19.628 sobre protección de la vida privada en relación con los datos de los Usuarios VE.
- Se clarifica y se amplía a todo el párrafo, “de la operación de la infraestructura de carga de acceso público”, que el instructivo a publicar por la Superintendencia podrá establecer exigencias diferenciadas para los requerimientos a aquellos operadores y proveedores de servicios que, agrupados bajo una misma identidad de marca, sean responsables de la operación de menos de 10 cargadores.

- Se clarifica que al menos uno de los medios de pagos a disponer puede ser a través de un portal de pago, sin necesidad de contar con un registro previo por parte del Usuario VE, o con un contrato o acuerdo previo entre el PSE y el Usuario VE. En relación con observaciones recibidas respecto de agregar como medio de acceso mínimo el RFID o aplicaciones móviles, hay que señalar que esto iría en contra de garantizar que el usuario del vehículo eléctrico tenga acceso a los cargadores de acceso público sin un contrato o relación previa con el proveedor del servicio. Si bien se hacen exigencias mínimas, se pueden implementar otros medios tanto de acceso como de pago adicionales a ellas sin restricción. Por otro lado, exigir el pago obligatorio con efectivo no es compatible con los cargadores actuales.
- Se clarifica que los PSE, deberán contar con un sistema de gestión en línea propio o a través de un Proveedor de itinerancia, tal que les permita cumplir las exigencias de información requerida y dar el servicio de carga por medio de la infraestructura asociada a distintos PSE.
- Se clarifica que la Superintendencia dispondrá de estadísticas de la disponibilidad de los Cargadores de acceso público, resguardando no publicar información de carácter confidencial de acuerdo con la normativa vigente aplicable.
- Se revisaron y ajustaron las etapas e hitos que permiten la entrada en vigencia del reglamento, así como sus plazos asociados.

Existen observaciones recibidas en el periodo de consulta pública que se consideran fuera del alcance del reglamento que establece la interoperabilidad de los sistemas de carga de vehículos eléctricos, tales como exigencias relacionadas a indicar el origen de la energía provista por los puntos de carga y la regulación de la medición de la electricidad entregada en cada punto. Por otro lado, se recibieron otras observaciones que requieren de una habilitación a nivel legal para poder estudiar su incorporación a la regulación.

En consecuencia, se pone término al proceso de consulta ciudadana del borrador de reglamento que establece la interoperabilidad de los sistemas de carga de vehículos eléctricos.

El próximo paso es ingresar el reglamento corregido con las observaciones recibidas a la Contraloría General de la República para la toma de razón y posterior publicación en el diario oficial para su aplicación.