

Panamá, 27 de octubre de 2022.

Atención

Dirección Nacional de Electricidad, Agua Potable y Alcantarillado Sanitario
Autoridad Nacional de los Servicios Públicos
Edificio Office Park, Vía España, intersección con la Vía Fernández de Córdoba
Ciudad de Panamá

Asunto: Consulta Pública No. 004-22-Elec

Respetado Doctor Rodríguez:

Hacemos referencia a la Consulta Pública No. 004-22-Elec (en adelante, la “Consulta Pública”), para considerar la propuesta del Procedimiento para la aplicación del artículo 15 de la Ley 295 del 24 de abril de 2022 (en adelante, el “Procedimiento”), por la cual se incentiva la movilidad eléctrica en el transporte terrestre, cuyo texto completo se encuentra en el Anexo A de la Resolución AN No. 17893-Elec de 7 de septiembre de 2022 (en adelante, la “Resolución”) emitida por la Autoridad Nacional de los Servicios Públicos (en adelante, la “ASEP”).

Mediante esta Nota manifestamos nuestro deseo de participar en la Consulta Pública. Hemos dividido la Nota por temas. Cada tema está encabezado por un título orientativo. Además, hemos incluido una última sección, encabezada “Misceláneos”, que contiene observaciones menores a diversos aspectos del Procedimiento.

Empresas Distribuidoras

Descripción: El segundo párrafo de la Sección I del Procedimiento señala lo siguiente: “Las Empresas Distribuidoras podrán instalar Estaciones de Carga Eléctrica en sus respectivas zonas de concesión para brindar el servicio de Carga Eléctrica de Vehículos Eléctricos . . .”.

Comentario: La Resolución aprueba la celebración de la Consulta Pública, que a su vez es para considerar la propuesta del Procedimiento para la aplicación del artículo 15 de la Ley 295. La autorización para que las empresas distribuidoras establezcan estaciones de carga en sus zonas de concesión está en el artículo 16 de la Ley 295. La Consulta Pública, según lo estipula la

Resolución, no trata del procedimiento para el establecimiento de estaciones de carga por parte de las empresas distribuidoras, sino solo por parte de clientes finales.

Propuesta: Eliminar del Procedimiento toda referencia relativa al establecimiento de estaciones de carga por parte de las empresas distribuidoras. Por ejemplo, además del segundo párrafo de la Sección I del Procedimiento, se eliminarían el tercer párrafo de la Sección I del Procedimiento y todo lo relativo a la Categoría III descrita en la Sección III del Procedimiento, incluyendo los artículos 6 a 10, ambos inclusive, del Procedimiento.

Reclamos ante la ASEP

Descripción: El último párrafo de la Sección I del Procedimiento señala lo siguiente:

Corresponderá a la ASEP aplicar e interpretar las disposiciones de este procedimiento. La ASEP solo atenderá las reclamaciones concernientes a las prestaciones del servicio público de electricidad según indica el “Titulo V: REGIMEN DE SUMINISTRO”, del Reglamento de Distribución y Comercialización, aprobado mediante Resolución AN No. 411-Elec de 16 de noviembre de 2006 y sus modificaciones. De las reclamaciones que pueden realizarse ante la ASEP se excluyen los daños de aparatos a los usuarios de las Estaciones de Carga. Lo anterior se debe a que los mismos no son Clientes Finales de la empresa de distribución de la actividad regulada del suministro de electricidad. (Los subrayados son nuestros.)

Comentario: Si bien el texto del primer subrayado es claro (puesto que, según el segundo párrafo de la Sección III del Procedimiento, el servicio de carga eléctrica de vehículos no es un servicio público sujeto a la regulación de la ASEP), el texto del segundo subrayado y el de la última oración del texto citado podrían inducir a confusión. En primer lugar, la explicación contenida en la última oración parece indicar que, si los usuarios de las estaciones de carga sí fueran clientes de la empresa de distribución, entonces la ASEP sí intervendría en el tipo de reclamos excluidos, cuando en realidad la ASEP tampoco intervendría en esos casos porque la carga de vehículos eléctricos no es un servicio público sujeto a la regulación de la ASEP.

En segundo lugar, el texto del segundo subrayado podría implicar que, si el aparato que sufre el daño correspondiente fuera del proveedor del servicio de carga de vehículos eléctricos, entonces la ASEP sí intervendría. Podría ocurrir, por ejemplo, que un usuario se fuera de la estación de carga sin desconectar el cargador, causando así un daño al cargador. En ese caso, sería un daño de aparatos al proveedor del servicio (no al usuario), que no parece formar parte de la exclusión que se encuentra en el texto del segundo subrayado. Aunque el texto del segundo subrayado

sugeriría que en ese caso la ASEP sí intervendría, pensamos que en realidad la ASEP tampoco debería intervenir.

Propuesta: Eliminar las dos últimas oraciones del último párrafo de la Sección I del Procedimiento, o aclararlas para que no se presten a confusión. Por ejemplo, en caso de que se desee aclarar esas dos oraciones, se podría decir lo siguiente:

No podrán presentarse ante la ASEP reclamaciones por daños y perjuicios ocasionados o sufridos por los propietarios o los usuarios de las Estaciones de Carga en relación con la prestación del servicio de Carga Eléctrica de Vehículos Eléctricos. Lo anterior se debe a que el servicio de Carga Eléctrica de Vehículos Eléctricos no es un servicio público sujeto a la regulación de la ASEP.

Todos los conflictos que se susciten entre el Cliente Final propietario de una Estación de Carga de Vehículos Eléctricos y los Usuarios del mismo se tramitaran a las instancias administrativas (ACODECO) y/o judiciales que correspondan.

Garantía de Continuidad del Servicio

Descripción: El primer párrafo de la Sección III del Procedimiento señala, entre otras cosas, que “Las Estaciones de Carga Eléctrica para Vehículos Eléctricos que presten el servicio de Carga Eléctrica deben garantizar la continuidad del servicio para los Usuarios”.

Comentario: Según se vio más arriba, la carga de vehículos eléctricos no es un servicio público sujeto a la regulación de la ASEP. Al no ser un servicio público, solo queda la opción de que sea un servicio privado. No existe razón para que un prestador de servicios privados tenga la obligación de garantizar la continuidad de dicho servicio.

Propuesta: Eliminar el texto citado.

Medidores para cada Punto de Carga

Descripción: El tercer párrafo de la Sección III del Procedimiento señala lo siguiente:

Todas las Estaciones de Carga de Vehículos Eléctricos, que brinden el servicio de Carga Eléctrica de Vehículos Eléctricos, deberán contar con un medidor para cada punto de carga, el cual permita medir únicamente la energía consumida por el Vehículo Eléctrico, en kWh, tal y como se establece en el artículo 10 de la Ley 295 de 25 de abril 2022. Esta disposición aplica a las Estaciones de Carga de Vehículos Eléctricos, que brinden el servicio de Carga Eléctrica, existentes antes de la promulgación de la Ley 295 de 25 de abril 2022.

Comentario: Si bien es cierto que la Ley 295 requiere en su artículo 10 que haya “un medidor para cada punto de carga que permita medir únicamente la energía consumida por el vehículo eléctrico en kWh”, este párrafo plantea tres cuestiones. La primera cuestión tiene que ver con el propósito del medidor. En la jerga técnica de la electricidad, se entiende por medidor un dispositivo que mide el uso de electricidad, generalmente para el monitoreo del uso eléctrico en una dirección particular con el propósito de generar una factura. En este caso, el medidor se usaría para “medir únicamente la energía consumida por el Vehículo Eléctrico”, pero no se indica con qué propósito se hace esa medición.

El propósito de la medición podría ser generar la factura para cada vehículo eléctrico, obtener información acerca del consumo individual de cada vehículo que se carga, u obtener información acumulada acerca de la cantidad de energía que el cargador correspondiente vendió durante un período determinado. En los dos primeros casos, el medidor tendría que ser reiniciado para cada vehículo, que no es la forma habitual de utilizar un medidor, y conviene tener en cuenta que esa información se puede obtener también con otros tipos de tecnologías. En el tercer caso, la situación se enlaza con lo planteado en el párrafo inmediatamente siguiente.

Una segunda cuestión que plantea el párrafo del Procedimiento que citamos arriba es la ubicación del medidor. Para poder medir “únicamente la energía consumida por el Vehículo Eléctrico”, sería necesario que el medidor estuviera ubicado prácticamente en contacto con la toma de electricidad del vehículo, y en todo caso en el cable dispensador. De estar ubicado más arriba en la corriente de electricidad, el medidor mediría también el propio consumo del cargador durante el proceso de carga. La ubicación del medidor en el cable dispensador es impráctica, por no estar diseñados así los cargadores disponibles en el mercado. Este requisito implicaría una modificación tecnológica a los cargadores que podría suponer un costo que deberá ser asumido por los propietarios de los vehículos eléctricos, encareciéndoles la carga de sus vehículos.

Una tercera cuestión, de mucho menor calado, pero no por ello carente de importancia, es que la segunda oración del párrafo citado parece contradecir a la primera. La primera oración se refiere, en sus primeras palabras, a todas las estaciones de carga de vehículos eléctricos. La segunda oración dice que la disposición se aplica a las estaciones de carga de vehículos eléctricos que ya existían cuando se promulgó la Ley 295. Si bien la intención de la segunda oración es aclarar, en realidad lo que hace es confundir, porque podría parecer que el “todas” de la primera oración solo se refiere a las estaciones de carga de la segunda oración.

Propuesta: Con respecto a la primera oración, aclarar el uso que se pretende dar al medidor, qué tipo de medidor debe ser (¿podría ser un medidor interno incorporado de fábrica?) y, de ser un medidor externo, en qué punto de la instalación debe colocarse el medidor. Con respecto a la segunda oración, añadir, después de la palabra “disposición”, la palabra “también”.

Categorías de Estaciones de Carga

Descripción: El sexto párrafo de la Sección III del Procedimiento identifica tres categorías de estaciones de carga de vehículos eléctricos que se pueden instalar en Panamá. La Categoría I es la categoría conformada por los clientes finales (ya sean personas naturales o jurídicas o ciertas instituciones públicas) que utilizan su propio suministro eléctrico para ofrecer el servicio de carga de vehículos eléctricos. La Categoría II es la categoría conformada por clientes finales que utilizan el suministro eléctrico para prestar al público el servicio de carga de vehículos eléctricos exclusivamente a través de electrolineras. Y la Categoría III es la categoría conformada por empresas distribuidoras.

Comentario: Ya mencionamos más arriba que la Categoría III debería ser eliminada, por lo que este comentario se limitará a las Categorías I y II.

Con respecto a la Categoría I, que abarca los artículos 1 y 2 del Procedimiento, es necesario recalcar que el artículo 2 del Procedimiento incluye obligaciones de tipo regulatorio que no se corresponden con el hecho de que el servicio de carga de vehículos eléctricos no es un servicio público sujeto a la regulación de la ASEP. Tan solo el párrafo (e) del artículo 2 del Procedimiento (que requiere el pago de los costos asociados a las inversiones para las adecuaciones requeridas por la red de distribución de la empresa distribuidora, que sean ocasionados por la instalación de estaciones de carga de vehículos eléctricos) podría caer dentro del ámbito de competencias de la ASEP. En adición, el Procedimiento no es suficientemente claro en cuanto a la metodología que se utilizaría para discriminar si en efecto la inversión requerida en la red de distribución es causada por la adición de las estaciones de carga y no debido al crecimiento natural de la demanda en la zona de concesión. Los otros cuatro párrafos de ese artículo (mantener las instalaciones, divulgar las condiciones del servicio, proporcionar información relevante y brindar el servicio a todo el que lo solicite), al regular un servicio que no es un servicio público, parecen estar fuera de dicho ámbito de autoridad. En particular, por ejemplo, el párrafo (d) del artículo 2 del Procedimiento requiere que el prestador del servicio de carga de vehículos eléctricos procure que se brinde el servicio de carga de vehículos eléctricos a todo aquel que lo solicite, como si fuera el servicio de transmisión eléctrica, que sí es un servicio público, y aparentemente sin poder imponer condiciones, por ejemplo, de pago por el servicio. Entendemos que no es esa la intención, pero también consideramos que la regulación de este servicio cae fuera del ámbito de competencias de la ASEP.

Con respecto a la Categoría II, que abarca los artículos 3 a 5, ambos inclusive, del Procedimiento, no está del todo claro a qué tipo de proveedores se refiere esta categoría. Podría parecer que se trataría de proveedores que se dedican a comprar energía exclusivamente para revenderla mediante electrolinerías (por cierto, que la definición de “electrolinera” no se distingue mucho de la definición de “estación de carga”, y la poca distinción que existe no parece hacer mucha diferencia). Si es así, se plantea la pregunta de si esta categoría de proveedores del servicio de carga de vehículos eléctricos debería estar incluida en el Procedimiento, porque el Procedimiento es específicamente para la aplicación del artículo 15 de la Ley 295, que trata únicamente de clientes finales, y estos proveedores podrían no ser clientes finales.

Para contestar a esta pregunta es necesario repasar primero el texto del artículo 15 de la Ley 295, que en parte relevante dice lo siguiente:

Los clientes finales establecidos en el artículo 6 de la Ley 6 de 1997 podrán prestar el servicio de carga de vehículos eléctricos, tendrán derecho a revender electricidad únicamente para brindar el servicio de carga de vehículos eléctricos

Queda claro, entonces, que cualquier reventa por parte de un cliente final solo puede ser para brindar el servicio de carga de vehículos eléctricos. Esto nos lleva a la definición de “cliente final” contenida en el artículo 6 de la Ley de Electricidad. Dicha definición dice lo siguiente:

Cliente final. Cliente o gran cliente que compra electricidad para su uso y no para la reventa.

El artículo 15 de la Ley 295 expresamente crea una excepción a la parte de esta definición que dice “y no para la reventa”, porque ese artículo permite la reventa por parte de clientes finales “únicamente para brindar el servicio de carga de vehículos eléctricos”. Pero el artículo 15 de la Ley 295 no crea ninguna excepción con respecto a la compra de electricidad “para su uso”. Por lo tanto, los proveedores miembros de la Categoría II deberían comprar electricidad para su uso, y revender aquella parte de dicha electricidad que no usen. Si los proveedores de la Categoría II compran la electricidad exclusivamente para su reventa, no caen dentro de la categoría de clientes finales, y por lo tanto no deberían formar parte del Procedimiento.

Propuesta: Eliminar los párrafos (a) a (d), ambos inclusive, del artículo 2 del Procedimiento. Eliminar los artículos 3 a 5, ambos inclusive, del Procedimiento. Emitir al mismo tiempo que el Procedimiento, un procedimiento para la aplicación del artículo 16 de la Ley 295 (o modificar la Resolución para que abarque también el artículo 16 de la Ley 295).

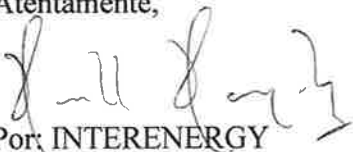
Misceláneos

1. No nos parece necesario hacer referencia a las disposiciones establecidas por los Municipios al final del cuarto párrafo de la Sección I del Procedimiento. Si bien es cierto que habrá que cumplir con esas disposiciones, también es posible que esas disposiciones se modifiquen con el tiempo de manera que afecten negativamente al negocio de carga de vehículos eléctricos, en cuyo caso debería haber algún mecanismo para objetarlas. Ese mecanismo no existe si el Procedimiento requiere que se cumpla con esas disposiciones.
2. No nos queda claro cómo funciona el concepto de registrar un vehículo eléctrico a una estación de carga. Parecería que ese concepto se usa únicamente para casos de disputas entre una empresa distribuidora y el propietario de una estación de carga que tiene un vehículo registrado a esa estación de carga. Pero esas disputas en principio no tendrían que ver con el servicio de carga de vehículos eléctricos, que es algo que la empresa distribuidora no hace, sino con el servicio de distribución de electricidad, que solo llega hasta el cargador de vehículos eléctricos (y por lo tanto no parece afectar al propio vehículo).
3. Inclusive si se aclarara el concepto de registrar un vehículo a una estación de carga, surgiría la pregunta de si ese registro es obligatorio o voluntario, y cuáles serían las consecuencias de no realizar ese registro.
4. Los artículos 1 y 3 del Procedimiento establecen que los Cargadores de Vehículo Eléctrico estarán bajo la responsabilidad del Cliente Final; quedando obligado a respetar los límites de capacidad del interruptor principal instalado que haya sido aprobado por la empresa distribuidora. Al respecto, es necesario considerar atribuir al Cliente Final la facultad de solicitar un aumento de carga a la empresa distribuidora con el objetivo de incluir en sus predios Cargadores de Vehículos Eléctricos. De lo contrario, la actividad se verá limitada a las capacidades actuales de la infraestructura eléctrica existente y no se logrará el objetivo que claramente es incentivar la movilidad eléctrica en Panamá.
5. El artículo 11 del Procedimiento requiere que se dé cierta información a las empresas distribuidoras a través de su website. Aparte de que hay cierta información que ya está en posesión de las empresas distribuidoras (número NIS o NAC, capacidad en amperios del interruptor principal), no queda claro ni el propósito de entregar esa información ni las consecuencias de no entregarla.
6. El artículo 16 del Procedimiento indirectamente expande la información que debe entregarse a las empresas distribuidoras. En el caso del artículo 16, a excepción del registro de vehículos eléctricos, la información parece ser la misma que la que aparece en el artículo 11, más ciertos requisitos adicionales. Toda la información acerca de energía facturada, demanda

máxima, horarios de carga y otros aspectos de la gestión de electricidad podría tal vez ser recabada por el CND, mientras que la información acerca del NIS o NAC, de la ubicación UTM y de los tipos de cargadores podría ser entregada una sola vez y actualizada cuando se produzcan cambios.

Hasta aquí nuestros comentarios y aportes en relación con la Consulta Pública. Quedamos a su disposición para cualquier consulta que puedan tener al respecto.

Atentamente,



Por: INTERENERGY

Harold Hernández

CIP No. 8-785-515

Director Comercial

E-mail: harold@interenergy.com