

Boletín 11.489-08

“Para promocionar la eficiencia energética en sectores con consumo energético relevante”



Gobierno
de Chile

Comisión de Minería y Energía

10 de Enero de 2018



Temario

- Iniciativas de Transporte vinculadas con **Eficiencia Energética**.
- Comentarios Boletín N°11.489-08

Implementación Sello Eficiencia Energética Vehículos Motorizados

Chile fue el primer país latinoamericano en implementar un etiquetado obligatorio de eficiencia energética vehicular, el que a partir de febrero de 2013, permite que los compradores de los vehículos livianos nuevos, con motor diésel o gasolina, puedan comparar el rendimiento energético de los vehículos nuevos.

A partir del 26 de junio de 2017, empezó a regir la nueva etiqueta de eficiencia energética vehicular, la que incluye además, a los vehículos medianos como camionetas y furgones, así como a los vehículos híbridos y eléctricos puros.

1 Rendimiento de combustible en ciudad, carretera y mixto. Valor expresado en kilómetros recorridos por cada litro de combustible consumido (km/l)

2 Valores obtenidos en laboratorio bajo condiciones estandarizadas de circulación (velocidad, temperatura y humedad)

3 Código QR que te permitirá acceder fácilmente al sitio web www.consumovehicular.cl

4 Marca/Modelo Combustible: Gasolina o Diésel

5 Norma de Emisión que el vehículo cumple

6 Código de informe técnico, otorgado al modelo del vehículo en el proceso de homologación y contenido en el certificado de homologación

7 Emisiones de CO₂ expresadas en gramos de CO₂ por kilómetro recorrido que se emite al medio ambiente (g/km)

Etiqueta de Eficiencia Energética:

Eficiencia Energética

Rendimiento de Combustible

Marca:
Modelo:
Combustible:
Norma de Emisión:
Código de Informe Técnico:

Emisiones de CO₂ xxx g/km

Ciudad x,x km/l

Mixto x,x km/l

Carretera x,x km/l

Los valores reportados en esta etiqueta son referenciales.

El rendimiento de combustible y emisiones de CO₂ corresponde al valor constatado en el proceso de homologación desarrollado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, a través del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV).

El rendimiento efectivamente obtenido por cada conductor dependerá de sus hábitos de conducción, de la frecuencia de mantenimiento del vehículo, de las condiciones ambientales y geográficas, entre otras.

El CO₂ es el principal gas efecto invernadero responsable del cambio climático.

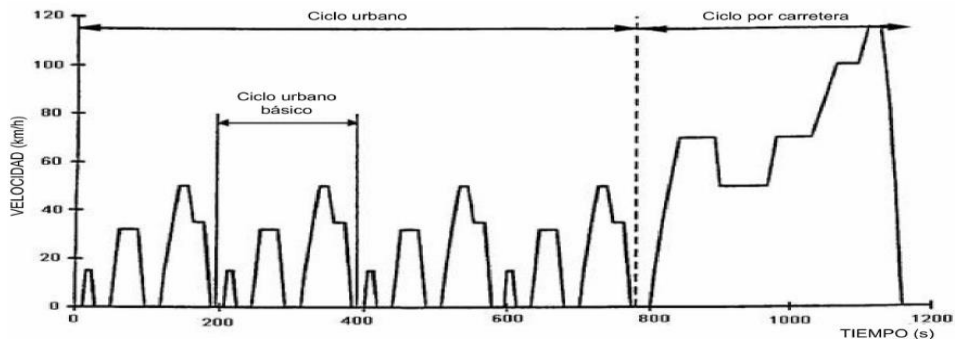
Infórmate en www.consumovehicular.cl

Ministerio de Energía, Ministerio del Medio Ambiente, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Gobierno de Chile.



Los valores oficiales se obtienen del proceso de homologación que realiza el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV).

El método de ensayo es el Ciclo de Conducción Europeo.



Distancia teórica = 11 022 m
Velocidad media = 33,6 km/h

Código de Informe Técnico N° PM023E5101490-3
Vehículo Representativo
Centro de Control y Certificación 3CV
3CV-HC-F003-V09-13

4.1 Emisiones Evaporativas (Método SHED)

Diurnal gramos	Hot Soak Gramos	Total gramos/test	Valor Limite gramos/test
0,615	0,056	0,67	2,0

4.2 Lugar y fecha de pruebas : Weissach, 18.11.2013 - 22.11.2013
4.3 Entidad de Certificación y fecha : TÜV NORD Mobilität, 27.11.2013
4.4 Emisiones de CO2 y consumos de combustible (*)

Modelo	Emisión de CO2 g/km	Rendimiento de combustible km/l		
		Ciudad	Carretera	Mixto
918 Spyder 4,6 Lts. DOHC Cabriolet 2P. T/A. Vehículo Híbrido Eléctrico.	70	0	14,7	33,3

(*) Nota: Valores obtenidos de Emisión de CO2 y Rendimiento de combustible están conforme al Reglamento nº 101 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas de Europa (CEPE), para un vehículo híbrido eléctrico con recarga exterior y sin conmutador del modo de funcionamiento.

Este informe contiene 3 páginas de Tres.





Impuesto Verde a Fuentes Móviles

Desde el 28 de diciembre de 2014 está en vigencia el denominado Impuesto Verde, que es un gravamen que se aplica a todos los automóviles nuevos, con el objetivo de incentivar el uso de vehículos menos contaminantes y más eficientes.

El impuesto se determina por medio de una fórmula, que incorpora:

- Los niveles de rendimiento urbano.
- Emisión de óxido de nitrógeno.
- Precio del vehículo.

Dicho impuesto se paga por una única vez al momento de comprar el vehículo





Programa Renovación de Taxis Colectivos

Es un programa que comienza el año 2015, el cual incentiva la renovación y modernización del parque de taxis colectivos, por vehículos menos contaminantes y más eficientes.

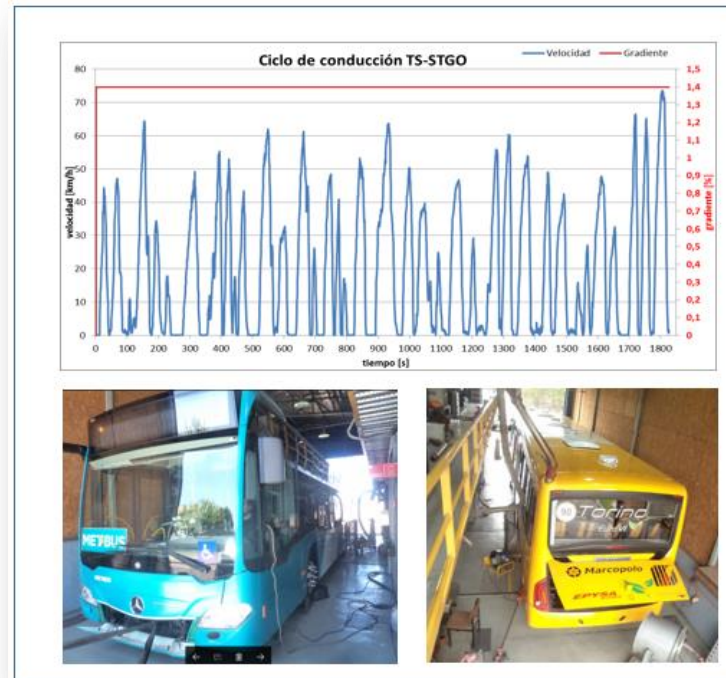
Se establece que el incentivo aumenta en la medida que el rendimiento sea mayor.

Rendimiento urbano (Km/l)	Monto (\$)
menos de 10,5	\$ 300.000
10,5 a 10,9	\$ 1.600.000
11 - 11,9	\$ 1.700.000
12 – 12,9	\$ 2.100.000
13 – 13,9	\$ 2.200.000
14 – 14,9	\$ 2.400.000
15 – 15,9	\$ 2.700.000
16 – 16,9	\$ 3.000.000
17 o superior	\$ 3.300.000



Proyecto Medición Eficiencia Energética Buses Transantiago

- Generación de metodología normalizada aplicada sobre el vehículo completo, para establecer la eficiencia energética expresada en (km/lts) o (kw/km).
- La metodología considera el ciclo de operación real de buses en la ciudad de Santiago (velocidades, tiempos de parada, aceleraciones, etc), topografía (pendientes), porcentaje carga (cantidad de pasajeros).
- Aplica a buses de motor de combustión, eléctricos o híbridos.
- Permitirá el etiquetado de eficiencia, similar a los vehículos livianos.





Otras iniciativas Eficientes Energéticamente

- Exigencias buses eléctricos Transantiago.
- Concurso taxis eléctricos Santiago / Regiones.
- Eliminación restricción vehicular a vehículos eléctricos.
- Elaboración Estrategia Electromovilidad.





Comentarios Boletín N°11.489-08

- Nos parece muy pertinente impulsar la tramitación de un Proyecto de ley de estas características.
- Desde el punto de vista de transportes, el proyecto se circunscribe al Artículo 2°.
- En ese sentido, compartimos la idea de establecer metas. Sin perjuicio de lo anterior, tenemos los siguientes comentarios:
- Dados los permanentes avances de la Técnica, parece recomendable que los límites queden establecidos en un reglamento posterior.
- Debería acotarse claramente a quienes les sería aplicable las exigencias y en que forma.
- En ese mismo sentido, también debería puntualizarse que la exigencia debería ser aplicable sólo a vehículos nuevos.
- Deberían acotarse a quienes se les aplicará las multas y bajo que procedimientos