

TRAMITACIÓN PROYECTO DE LEY DE EFICIENCIA ENERGÉTICA
(Boletines 11489-08 y 12058-08 refundidos - 1º trámite)

Minuta Sesión Comisión de Energía, Senado 07/09/2019

Resumen: Comisión casi despacha por casi por completo proyecto de ley de eficiencia energética.

Focos de atención: Modificaciones al artículo 7 sobre estándares de eficiencia para vehículos motorizados, plazos a partir de los cuales la ley toma vigencia y sus diversos reglamentos, la eximición a la autoconstrucción y construcciones en zonas rurales, además de los pisos mínimos de sanciones colocadas por la autoridad.

Video de la sesión:

<https://www.youtube.com/watch?v=IL2qP3B8mAo&list=PLmDrij9HMeNUwGJIQto7oeHQyBVp8SHOwd&index=4&t=0s>

Senadores asistentes:

Elizalde (PS, Presidente de la Comisión de Minería),
García Huidorbo (UDI),
Provoste (DC),
Guillier (IND),
Prohens (RN).

A la sesión también asistió el senador Sandoval (UDI), quien manifiesta un especial interés en los asuntos de electromovilidad.

Abreviaciones:

- EE: Eficiencia energética
- “CCGE”: “Consumidores con Capacidad de Gestión de Energía”

TABLA DE INDICACIONES

NÚM.	TEMA	DESCRIPCIÓN	RESULTADO
21	Gestores energéticos	Gobierno indica que gestores energéticos que se comunicarán de cada entidad con el Ministerio de Energía.	Aprobada por unanimidad
22	Gestores energéticos	Guillier indica que los gestores energéticos deben ser funcionarios de planta.	Declarada inadmisible
23	Interoperabilidad	Gobierno modifica formalidades del artículo que regula la interoperabilidad.	Aprobada con modificaciones formales y de redacción.
24	Estándares para vehículos motorizados	Gobierno modifica redacción de los estándares. Se adjunta luego de esta tabla un resumen de los cambios.	Aprobada por unanimidad con modificaciones, cambia “podrá” por “deberá” en el segundo inciso.
25	Entrada en vigencia del régimen de CCGE	Gobierno retrasa el comienzo de la regulación de los CCGE al comenzar a computar el plazo de 6 meses ya no desde la publicación de la ley sino que desde que se publique el reglamento respectivo.	Aprobada por unanimidad
26	Entrada en vigencia de calificación energética de edificios y viviendas	Gobierno alarga plazos y distingue entre viviendas y edificios de uso público, comerciales y de oficina, para los cuales les da un plazo aún mayor.	Aprobada por unanimidad con modificaciones. Plazos se acortan respectivamente a 24 y 48 meses.
27	Entrada en vigencia de calificación energética de viviendas	Guillier especifica que los plazos para la entrada en vigencia serán exigibles para aquellas obras que soliciten su permiso de edificación con posterioridad a su entrada en vigencia.”.	Aprobada por unanimidad. Se aclara en la historia de la ley que los plazos son los de 24 y 48 meses.
28	Entrada en vigencia de calificación energética de viviendas	Gobierno indica plazos para dictar los respectivos reglamentos.	Aprobada por unanimidad con modificaciones: cambian los guarismos “18” por “12” y “48” por “36”. Se elimina el inciso segundo por ser redundante con lo aprobado anteriormente.
29	EE en el sector público	Decreta un plazo de seis meses para la exigibilidad de eficiencia energética en organismos públicos.	Aprobado por unanimidad.
30	Plazo reglamento interoperabilidad	Da un plazo de 12 meses para publicar el reglamento de interoperabilidad.	Aprobado por unanimidad.

31	Resolución de estándares de EE para vehículos motorizados	Da un plazo de 12 meses desde la publicación de la ley para dictar la referida resolución.	Aprobado por unanimidad. Se hace presente que existe un posible problema con la manera de contar el plazo y la manera en que funciona el mercado.
32	Construcciones en área rural y autoconstrucciones	García Huidobro exime de las disposiciones de la presente ley a dichos establecimientos por 4 años.	Retirada, con el alcance de que la autoconstrucción no queda sujeta a esta ley.

Comentarios y observaciones:

Respecto de la indicación 24, Sandoval dice que él habría en vez de promover la electromovilidad en el marco de la ley de eficiencia energética habría hecho una ley de electromovilidad. Indica que se deberá fijar estándares de eficiencia energética en materia de electromovilidad. Guillier se le suma al comentario.

Ministro respalda la indicado, señalando que de los gases de efecto invernadero, el 78% viene del sistema de energía, y de ahí el 40% es energía eléctrica y el 33% es transporte. Eso además genera contaminación local. Ministro respalda lo indicado por Sandoval.

Sobre la indicación 31, la comisión debate largamente en torno a la manera de contabilizar los plazos y el efecto jurídico que ello implicaría en el mercado. Se concluye aprobar la norma por unanimidad dejando expreso el problema en la historia de la ley y se deja como un tema para resolver para la Sala de Sesiones del Senado o derechamente para el segundo trámite en la Cámara de Diputados.

Respecto de la redacción del artículo 4, Elizalde agrega que la flexibilidad total atenta en contra del principio de gradualidad que se consagra en la ley en función de las distinciones que hace la propia ley respecto de la gravedad. Específicamente, el debate en la comisión versión respecto de si dejar o no pisos mínimos en la sanciones que coloca la autoridad. El tema se deja pendiente nuevamente.

Respecto del otro punto pendiente, Provoste alega que las sanciones para el caso de calificadoros energéticos de vivienda no son suficiente. Además pide abordar las integraciones que se piden dar en este proceso.

Ejecutivo: no se puede normar al mismo tiempo que quien sanciona pueda a su criterio pueda optar entre multa o una suspensión o combinarlas y al mismo tiempo normar bien los pisos de cada sanción con la categoría siguiente. Se vuelve a dejar este tema pendiente para la Sala de Sesiones o Cámara de Diputados.

En definitiva, respecto de los temas pendientes, se aprueba la primer aparte del artículo cuarto y el inciso final del quinto.

Cambios en relación con estándares de vehículos motorizados:

(El color rojo representa el texto aprobado en general por la comisión y el azul el texto propuesto por el Ejecutivo en la indicación 24).

~~Artículo 7º.- Agréguese los siguientes párrafos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo, a~~**Agréganse, en la letra h) del artículo 4º, del decreto ley 2.224, de 1978, que Crea el Ministerio de Energía y la Comisión Nacional de Energía, pasandey a continuación de su párrafo final; los actualesiguientes párrafos tercero y cuarto a ser octavo y noveno, respectivamente-, nuevos:**

“Además, tratándose de vehículos motorizados livianos, medianos y pesados, homologados o certificados, según corresponda, el Ministro de Energía podrá fijar, estándares de eficiencia energética que consistirán en metas de rendimiento energético, los que se establecerán mediante resolución suscrita conjuntamente con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, estándares de eficiencia energética para el parque de vehículos motorizados livianos, medianos y pesados, y sus subcategorías, que sean inscritos por primeray que entrará en vigencia una vez en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación. Dichos estándares consistirán en metas de rendimiento energético promedio, para cuya determinación se considerarán los vehículos homologados transcurridos 24 meses desde su publicación, en conformidad a lo establecido por el decreto supremo N° 54, de 1997, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace, y que se les haya otorgado certificados de homologación individual en cada año calendario de acuerdo a lo señalado por el decreto supremo N° 160, de 1997, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace. el Diario Oficial.

La métrica que se utilizará para la definición de estos estándares será el rendimiento energético en kilómetros por litros de gasolina equivalente y su equivalencia en gramos de CO2 por kilómetro, lo que será determinado usando los valores obtenidos en la homologación o certificación del vehículo de que se trate.

Los responsables del cumplimiento del estándar de eficiencia energética del parque vehicular serán los fabricantes, armadores, importadores, o los representantes o los emisores de los para cada marca de vehículos comercializados en Chile que estuvieren habilitados para emitir, certificados de homologación individual, para cada marca, según corresponda, de acuerdo a lo que señale un reglamento expedido por en el caso de vehículos livianos y medianos, o habilitados para emitir certificados individuales de cumplimiento del decreto supremo N°55 de 1994, del Ministerio de Energía y además suscrito por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. La fiscalización del o el que lo reemplace, en el caso de vehículos pesados. Anualmente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones fiscalizará el cumplimiento de los estándares de eficiencia energética del parque vehicular le corresponderá al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que, en caso de constatar el incumplimiento de los referidos estándares, para lo cual oficiará a la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, a fin de que estaésta inicie el respectivo procedimiento sancionatorio, de proceder. en caso de constatar el incumplimiento de los referidos estándares.

La sanción que impondrá la Superintendencia por el incumplimiento del estándar de eficiencia energética del parque vehicular, será una multa de hasta 0,2 unidades de fomento por cada décima de kilómetro por litro de gasolina equivalente por debajo del estándar definido para un año determinado año, multiplicado por el volumenúmero total de vehículos en dicho parque vehicular, certificados de acuerdo al procedimiento que señale el reglamento. A su vez, el Ministerio de Energía deberá publicar anualmente el nivelhomologación individual emitidos o los certificados de cumplimiento del estándardecreto supremo N° 55, de eficiencia energética1994, del parque vehicular para los

~~fabricantes, armadores, importadores o los representantes de cada marca~~ Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o que lo reemplace, según corresponda.

~~Para acreditar el cumplimiento de la obligación señalada en este artículo, los responsables podrán~~ Durante el año inmediatamente siguiente a aquel en que se constate el incumplimiento del respectivo estándar de eficiencia energética, y en caso que quien hubiere sido sancionado supere su meta anual de eficiencia energética, se podrá descontar de la multa del año anterior el monto resultante de multiplicar cada décima de kilómetro por litro de gasolina equivalente por sobre el estándar de eficiencia energética definido para ese año multiplicado en la forma indicada en el inciso anterior. En caso de no descontarse total o parcialmente la multa del año anterior, se procederá al cobro de la parte de ésta que corresponda.

~~En todo caso, para determinar el nivel de cumplimiento del estándar de eficiencia energética, se podrá~~ contar hasta tres veces el rendimiento de cada vehículo eléctrico o híbrido con recarga eléctrica exterior respecto del cual se haya otorgado un certificado de homologación individual, en la forma y por los plazos que señale el reglamento antes referido.

~~El Ministerio de Energía~~ anualmente publicará el nivel de cumplimiento del estándar de eficiencia energética alcanzado durante el año anterior por los importadores o los representantes para cada marca de vehículos comercializados en Chile que estuvieren habilitados para emitir certificados de homologación individual, en el caso de vehículos livianos y medianos, o habilitados para emitir certificados individuales de cumplimiento del decreto supremo N°55 de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o el que lo reemplace, en el caso de vehículos pesados.

~~El Consejo de Ministros para la Sustentabilidad deberá pronunciarse sobre los estándares de eficiencia a que se refiere la presente letra.~~