

**OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS [1]
 REGLAMENTO QUE ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO PARA LA FIJACIÓN DE ESTÁNDARES DE EFICIENCIA ENERGÉTICA VEHICULAR Y LAS NORMAS NECESARIAS PARA SU APLICACIÓN**

Nº	NOMBRE/RAZÓN SOCIAL	GÉNERO [2]	ARTÍCULO DEL REGLAMENTO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS	PROPUESTA DE TEXTO
1	General Motors Chile LTDA	No Aplica	Art. N°2	Gasolina Equivalente. Dentro del Punto C) relacionado a Gasolina Equivalente no se menciona el detalle y metodología de conversión entre volumen del combustible y energía. Debe indicarse los valores de la fórmula de cálculo de gasolina equivalente. Establecer el equivalente energético para el volumen de gasolina equivalente (P_{Diesel} , $P_{Gasolina}$, PC_{Diesel} y $PC_{Gasolina}$).	Definición: Gasolina Equivalente: Unidad de medida equivalente a la cantidad de energía contenida en un litro de gasolina y que permite comparar el consumo energético de vehículos que utilicen distintos combustibles o energéticos. 1 Lge = X Kwh (A definir por Min. Energía, considerando p y PC de los combustibles estándar para certificación).
2	General Motors Chile LTDA	No Aplica	Art. N°6	Elaboración del Informe Técnico. En este Artículo no es indicado el intervalo o periodo en el cual estará vigente el Estándar de Rendimiento para el Sector. Se debe indicar/mencionar el periodo en el cual se encontrará vigente el informe técnico para definir el Estándar de Eficiencia Energética Vehicular, es necesario establecer un plazo mínimo no menor a 24 meses para la publicación de un nuevo informe según sea considerado por el ministerio.	Tener en cuenta la observación dada.
3	General Motors Chile LTDA	No Aplica	Art. N°6	Numeral A). Antecedentes Nacionales e Internacionales. Revisando y analizando las metas planteadas, se puede notar que están apuntando y haciendo énfasis en estándares y objetivos de la Comunidad Europea, sin embargo no se esta considerando a otros mercados Globales donde los vehículos ya cumplen con regulaciones de eficiencia como por ejemplo Estados Unidos, Corea, China, México y Brasil. El mercado Chileno esta compuesto de vehículos de diferente procedencia no únicamente Europeos, por ende es necesario abarcar todo el universo para definir un estándar mas aproximado a la realidad del país.	Tener en cuenta la observación dada.
4	General Motors Chile LTDA	No Aplica	Art. N°6	Numeral C). Estimación de Impactos energéticos, económicos, sociales y ambientales de la aplicación del estándar de Eficiencia Energética. Al realizar la comparación entre la cuota de reducción/mejora de consumo energético total país VS la porción del sector Transporte, esta no se esta exigiendo en igual proporción al sector automotriz. Es importante considerar que al adoptar un estándar de eficiencia energética con metas de cumplimiento elevadas y no progresivas generan un impacto económico y social directo, esto debido al incremento de precios de vehículos nuevos que ingresen al mercado, causando una reducción en la renovación del parque vehicular existente, lo cual esta relacionado directamente en un incremento en las emisiones y consumo energético.	Tener en cuenta la observación dada.
5	General Motors Chile LTDA	No Aplica	Art. N°9	Comité Técnico. En el Comité Técnico que se conforme, se solicita puedan participar representantes de Marcas de importadoras del sector automotriz.	Tener en cuenta observación dada.
6	General Motors Chile LTDA	No Aplica	Art. N°17	Sanción: Se debe indicar como será definido y calculado el coeficiente "F" (0 hasta 0,2) de la Unidad de Fomento. Que factores hacen ser este coeficiente menor? La regulación debe dar claridad en esto ya que impacta directamente el valor de la sanción (Multa).	Sanción. Factor "F": Valor de 0 hasta 0,2 UF por Kilometro de Gasolina Equivalente. Valor determinado de acuerdo al siguiente lineamiento dado por el Min. Energía (Incluir metodología de calculo).
7	General Motors Chile LTDA	No Aplica	Artículo Segundo	La deducción del crédito debe ser automático, el importador no tiene por que notificar a la Superintendencia sobre la utilización de los créditos que disponga el importador. Estos créditos podrán ser usados para otro beneficio, Ej.: Tributario, etc.?	Cambio en 3er párrafo: La deducción de la multa asignada al importador será cargada de manera automática en caso de tener créditos a favor, no será requerido una aprobación por parte del importador para este proceso (Convalidación de créditos).
8	ANAC AG	Asociación Gremial	General	La Ley de Eficiencia Energética, al modificar la letra h) del artículo 4° del Decreto Ley N° 2224, agregó una nueva facultad de definición de estándares de eficiencia energética para vehículos livianos, medianos y pesados, que debe atenerse al procedimiento establecido en la ley, que previene la dictación de un Reglamento con carácter previo, según se describe a continuación. En efecto, la referida norma establece que: "Artículo 4°.- Para el cumplimiento de su objetivo corresponderá al Ministerio, en particular las siguientes funciones y atribuciones: -h) Fijar, mediante resolución, los estándares mínimos de eficiencia energética que deberán cumplir los productos, máquinas, instrumentos, equipos, artefactos, aparatos y materiales que utilicen cualquier tipo de recurso energético, para su comercialización en el país. (...) Además, tratándose de vehículos motorizados livianos, medianos y pesados, homologados o certificados, según corresponda, el Ministerio de Energía deberá fijar estándares de eficiencia energética que consistirán en metas de rendimiento energético, las que se establecerán mediante resolución suscrita conjuntamente con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y que entrará en vigencia una vez transcurridos veinticuatro meses desde su publicación en el Diario Oficial. (...) Mediante un reglamento expedido por el Ministerio de Energía, se establecerá el procedimiento y las demás normas necesarias para la aplicación de los preceptos establecidos en esta letra. Dicho reglamento deberá contemplar, a lo menos: i) Los aspectos básicos a considerar durante la etapa de diseño del estándar mínimo de eficiencia energética, incluida la forma de consulta y coordinación de los organismos del Estado que puedan vincularse con su determinación. ii) La forma cómo se comprobará la adecuación de estándar mínimo de eficiencia energética, a los estándares internacionales en la materia. iii) El mecanismo de participación del público interesado en la determinación del estándar, considerando las dimensiones informativa, consultiva y resolutive. iv) La forma de publicidad del programa de implementación". Pues bien, se desprende de la norma que previo a la dictación de una resolución que fije el estándar de eficiencia energética vehicular para vehículos livianos, medianos o pesados, se debe contar con el señalado Reglamento debidamente publicado y vigente, que establezca el procedimiento y demás normas necesarias para la aplicación de los preceptos referentes a eficiencia energética vehicular. Resulta claro que la dictación y vigencia del Reglamento es condición necesaria para fijar el estándar de eficiencia energética para vehículos motorizados. Sin embargo, el Ministerio ha procedido a iniciar el proceso de fijación de estándar de eficiencia energética vehicular de vehículos motorizados livianos previo a la dictación de este Reglamento que fija, precisamente, el procedimiento de dictación de dicho estándar. En otros términos, lo que debió hacer el Ministerio era esperar a que el presente Reglamento entre en vigencia para recién comenzar con el proceso de fijación del estándar de eficiencia energética. En este sentido, vemos que la dictación de este borrador de Decreto Supremo contraviene los principios de legalidad y jurisdicción, que debe regir a todo Órgano de Administración de Estado. En efecto, por aplicación del principio de legalidad en la actuación de órganos públicos, el Ministerio de Energía debe atenerse a la aplicación irrestricta de la facultad entregada en la letra h) del artículo 4° del Decreto Ley N° 2224, íntegramente, incluyendo en ello la dictación con carácter previo del Reglamento que regule aspectos procedimentales y demás normas necesarias para la aplicación de los estándares de eficiencia energética vehicular.	Peticion concreta: En función de lo expuesto, se solicita a vuestro Ministerio ajustarse a ley y respetar el cronograma de implementación fijado por ley, tanto desde la dimensión procedimental como formal, para los primeros estándares de eficiencia energética vehicular de vehículos livianos, medianos y pesados, tramitando íntegramente el pretendido Decreto Supremo sometido a consulta pública, con carácter previo a la dictación, definición y fijación de los estándares de eficiencia energética.

Así, también lo reconoce nuestro actual Contralor General de la República, en orden a que en virtud del principio de juridicidad "la actuación de la Administración debe realizarse con una previa habilitación o apoderamiento para actuar, no cabe actuación sin previa habilitación y mucho menos cabe un auto apoderamiento de potestades. (...) En resumen, la vinculación del actuar administrativo supone, como se señaló, un respeto al ordenamiento jurídico, propio de la vigencia de la norma de Derecho, el cual implica este deber de no contradicción de la norma, que recae incluso sobre los sujetos privados de Derecho. Pero, además, la vinculación positiva de la Administración en este sentido supone que ésta podrá realizar sólo aquello para lo cual fue expresamente autorizada y nada más."

Según lo expuesto, resulta evidente el hecho de que el Ministerio ha procedido a iniciar el proceso de fijación de estándar de eficiencia energética vehicular de vehículos motorizados livianos previo a la dictación de este Reglamento que fija, precisamente, el procedimiento de dictación de dicho estándar, con lo cual se está contraviniendo de forma manifiesta el principio de juridicidad. Principio que encuentra su base en el artículo 7° de la Constitución Política de la República que establece que: "Los órganos del Estado actúan válidamente previa investidura regular de sus integrantes, dentro de su competencia y en la forma que prescribe la ley. Ninguna magistratura, ninguna persona ni grupo de personas pueden atribuirse, ni aun a pretexto de circunstancias extraordinarias, otra autoridad o derechos que los que expresamente se les hayan conferido en virtud de la Constitución o las leyes. Todo acto en contravención a este artículo es nulo y originará las responsabilidades y sanciones que la ley señale."

Así también lo ha interpretado nuestro Tribunal Constitucional, en fallo de 18 de noviembre de 2003, en las causas acumuladas roles N°s. 392, 393 y 394, respecto a la constitucionalidad de un decreto ley, señaló que el Presidente de la República debía someterse a la potestad legislativa, según lo siguiente:

"NOVENO. Que, del texto constitucional transcrito, interesa destacar lo que prescribe su inciso cuarto, puesto que es de absoluta nitidez que si la Norma Fundamental exige que la ley delegatoria señale las materias precisas sobre las que recae la delegación, es porque esta delegación sólo autoriza al Presidente de la República para actuar dentro de los límites determinados en la autorización correspondiente y, al sobrepasarlos, es notorio que está contraviniendo la prohibición contenida en el precepto en comento, así como, en el artículo 60 de la Carta Fundamental y que, en consecuencia, adolece de inconstitucionalidad el respectivo decreto con fuerza de ley."

Así entonces, es igualmente notorio que si este borrador de Decreto Supremo nace a la vida jurídica sin cambios (que acojan esta observación de fondo), resultará evidente que se estarían sobrepasando los límites establecidos por el Poder Legislativo, no sólo invadiendo el campo de la reserva legal, sino que, además, se estaría infringiendo el artículo 7° de la Carta Fundamental, pues se pretendería expedir por el Presidente de la República una norma que estaría fuera del ámbito de su competencia, lo que lo hace, también, inconstitucional.

Por otra parte, resultaría difícil entender que el proceso de fijación del estándar de eficiencia energética de vehículos motorizados livianos se rigiese por el Reglamento que establece el procedimiento para la fijación de estándares mínimos de eficiencia energética y normas para su aplicación, aprobado por medio del Decreto Supremo N° 97, de 2011, del Ministerio de Energía ("Decreto Supremo N° 97"), pues como señala el propio Ministerio "dicho reglamento regula el procedimiento aplicable a la fijación de estándares de eficiencia energética que deben cumplir los productos, maquinas, instrumentos, equipos, artefactos, aparatos y materiales que utilicen cualquier tipo de recurso energético, referidos en conjunto como productos, los que no necesariamente responden a la misma naturaleza que tienen los vehículos, es por ello que se ha estimado pertinente dictar un reglamento aplicable exclusivamente a la fijación de los estándares de eficiencia energética vehicular".

En efecto, de conformidad al plazo fijado por el artículo séptimo transitorio de la Ley sobre Eficiencia Energética, lo que correspondía es que el Ministerio, una vez publicada la Ley de Eficiencia Energética, de inmediato, debió elaborar el Reglamento que se somete a esta actual consulta pública, para que una vez dictado, promulgado y publicado, se proceda conforme a él en la fijación del estándar de eficiencia energética vehicular. Entendemos que el apresuramiento en la técnica jurídica que se está utilizando en la actual consulta responde a que no se dan los plazos respecto del término de la actual administración, pero ello no puede ser un mecanismo de elusión al mismo procedimiento que la Ley ha fijado como forma de actuación.

Si bien el Ministerio de Energía está consciente de estos vicios (por algo el borrador de Decreto Supremo sometido a consulta pública establece un artículo segundo transitorio), éstos no se corrigen por la vía de disposiciones transitorias de esta naturaleza, la cual dispone lo siguiente:

"Artículo segundo transitorio.- Las disposiciones contenidas en el presente decreto serán aplicables, en lo que resulte pertinente, al proceso de definición de estándares de eficiencia energética vehicular que se haya iniciado con anterioridad a la entrada en vigencia del mismo".

En efecto, la fijación de los primeros estándares de eficiencia energética para vehículos livianos, medianos y pesados, bajo ningún punto de vista podrían ser iniciados -ni menos, establecidos- antes de contar con el pretendido Decreto Supremo sometido a consulta pública, aprobado y debidamente publicado en el Diario Oficial.

Pretender por la vía de disposiciones transitorias, eludir el mandato expreso de la Ley, no resulta un objetivo deseable para cualquier Administración, máxime si se considera que el referido Reglamento nacería a la vida jurídica con un vicio de legalidad no sólo por los argumentos expuestos precedentemente, sino también porque con ello se pretende la aplicación retroactiva de un Reglamento, lo cual representa una inobservancia evidente al artículo 9 del Código Civil, el cual establece que: "la ley puede sólo disponer para lo futuro, y no tendrá jamás efecto retroactivo".

Adicionalmente, bajo una mirada pragmática, no se entiende cómo se dará aplicación al presente Reglamento -considerando que se promulgue sin modificaciones- si el Ministerio ya se encuentra avanzado en un proceso de definición de estándares de eficiencia energética vehicular.

Así, la prevención realizada se ve reforzada en diversos artículos del pretendido Decreto Supremo sometido a Consulta Pública:

-Por ejemplo, el artículo 10° ("Informe Técnico definitivo") señala que concluida la revisión de las observaciones recibidas durante el periodo de consulta pública, el Ministerio de Energía elaborará el Informe Técnico definitivo que servirá de base para la fijación del Estándar de Eficiencia Energética. No podría llevarse adelante esta situación, sin antes tener debidamente tramitado y publicado el actual Decreto Supremo sometido a consulta pública.

-Ejemplo similar ocurre con el artículo 9° ("Comité Técnico"), ya que dicho comité debiera formarse una vez concluido el periodo de consulta pública y habida consideración del número y complejidad de las observaciones recibidas. Malamente podría haberse realizado con anterioridad dicho Comité Técnico, pues habría que atenerse a que su conformación se haya dado bajo el alero del pretendido Decreto Supremo actualmente sometido a Consulta Pública.

9	ANAC AG	Asociación Gremial	General	<p>El borrador de Decreto Supremo sometido a Consulta Pública contiene el establecimiento de un tributo bajo la figura de una multa.</p> <p>El borrador de Decreto Supremo establece una sanción que impondrá la Superintendencia de Electricidad y Combustibles por el incumplimiento de un Estándar de Eficiencia Energética, lo cual se traduce en el establecimiento de un gravamen a la importación de vehículos que se encuentren por debajo del estándar de eficiencia energética definido para un año determinado.</p> <p>Si bien la norma aparenta incentivar la importación de motorizaciones que tengan mayor rendimiento energético, lo cierto es que la importación y comercialización de vehículos que se encuentran bajo el estándar de eficiencia energética definido serán gravados y deberán pagar una tasa que se encuentra previamente determinada y que, inclusive, es posible compensar mediante la importación de vehículos que se encuentren por sobre el estándar.</p> <p>Lo anterior implica que el sistema de “multas” que se fomenta con la Ley sobre Eficiencia Energética, desarrollado por su Reglamento, tiene un vicio de constitucionalidad evidente puesto que establece un tributo manifiestamente desproporcionado e injusto a través de un Reglamento.</p> <p>En efecto, el artículo 19 N° 20 de la Constitución Política de la República de Chile asegura a todas las personas: “La igual repartición de los tributos en proporción a las rentas o en la progresión o forma que fije la ley, y la igual repartición de las demás cargas públicas. En ningún caso la ley podrá establecer tributos manifiestamente desproporcionados o injustos”</p> <p>La expresión tributo, empleada en el artículo 19 N° 20 de la Constitución, tiene alcance amplio, es decir, resulta comprensiva de todas las prestaciones, inclusive los gravámenes que los particulares se encuentran obligados a efectuar en favor del Estado, en virtud de la potestad impositiva que la Carta Fundamental y la Ley le confieren, con la finalidad de cubrir el gasto público.</p> <p>El artículo 19 N° 20 de la Constitución ha prohibido los tributos manifiestamente desproporcionados. Así si lo que se pretende es establecer un nuevo gravamen que tiene por fin “castigar” nuevamente el rendimiento de un vehículo (esto ya se hizo en el año 2015 con el establecimiento del impuesto verde), corresponde efectuar un test de razonabilidad y proporcionalidad del mismo, a través de la ley y no por vía reglamentaria.</p>	
10	ANAC AG	Asociación Gremial	Artículo 2° letra c)	<p>Comentario al concepto “gasolina equivalente” contenido en el artículo 2° letra c) del Decreto Supremo en consulta pública:</p> <p>Tal y como lo establece la letra h) inciso 11 letra i) del DL 2224, el reglamento debe establecer la forma cómo se comprobará la adecuación de estándar mínimo de eficiencia energética, a los estándares internacionales en la materia. Al respecto, el concepto o definición de “gasolina equivalente” contenido en el artículo 2° letra c) del pretendido Decreto Supremo sometido a consulta pública, no se encuentra referenciado a ningún estándar internacional en la materia, incumpliendo así lo señalado expresamente en la Ley.</p> <p>En efecto, la definición señalada nos enuncia que: “Gasolina Equivalente: Unidad de medida equivalente a la cantidad de energía contenida en un litro de gasolina y que permite comparar el consumo energético de vehículos que utilicen distintos combustibles o energéticos”. Esta definición, que no se corresponde con ninguna regulación internacional en la materia (requisito de legalidad contenido en la precitada Ley de Eficiencia Energética), parece haber sido obtenida de estudios e informes de entidades académicas internacionales, centros de estudios internacionales, o institutos europeos de desarrollo de planes y programas, pero ninguno de ellos cumple con el requisito de ser una regulación internacional aprobada y vigente; más bien, son desarrollos académicos que no han sido aterrizados en las normativas comparadas.</p>	<p>Petición concreta: En función de lo expuesto, la definición de “Gasolina Equivalente” contenida en la letra c) del artículo 2° del Decreto Supremo en consulta, debiese atenerse a una normativa internacional comparada o regulación internacional homologable en nuestro país que estén debidamente publicadas y vigentes.</p>
11	ANAC AG	Asociación Gremial	Artículo 2° letra b)	<p>Equivalencia en gramos de CO2 por kilómetro requerida por la Ley de Eficiencia Energética y DL 2224/78 de Min. Energía:</p> <p>El DL 2224 de Energía, en su artículo 4, letra h), indica: “La métrica que se utilizará para la definición de estos estándares será el rendimiento energético en kilómetros por litro de gasolina equivalente en términos promedio para el total de certificados de homologación individual emitidos o los certificados de cumplimiento del decreto supremo N° 55, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace, según corresponda. Además, se indicará su equivalencia en gramos de CO2 por kilómetro. Ambos valores serán determinados usando la información contenida en la homologación o certificación del vehículo de que se trate.” (subrayados son nuestros).</p> <p>En consecuencia, atendido que fue contemplada la equivalencia en gramos de CO2 por expresa disposición Legal, se solicita incorporar en el Decreto Supremo sometido a consulta pública, dicha equivalencia en gramos de CO2 por kilómetro. Actualmente, la métrica utilizada en el Decreto Supremo señala “Gasolina Equivalente”, mas no la equivalencia en gramos de CO2.</p> <p>Tampoco se señala en el Decreto Supremo sometido a consulta pública, la forma en que dicho valor será determinado usando la información contenida en la homologación o certificación del vehículo de que se trate, trámite correspondiente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La omisión de estas exigencias legales en la redacción del pretendido Decreto Supremo, podría ser constitutiva de un vicio de legalidad en el estudio, formación, tramitación y publicación de los estándares de eficiencia energética para vehículos livianos, medianos y pesados.</p>	<p>Petición concreta: Se solicita que se establezca la equivalencia en gramos de CO2 de conformidad con lo prescrito en la Ley de Eficiencia Energética y DL 2224/78 Min. De Energía.</p> <p>Redacción propuesta: “c) Gasolina Equivalente: Unidad de medida equivalente a la cantidad de energía contenida en un litro de gasolina, medido conforme el estándar internacional [XX](1), que permite comparar el consumo energético de vehículos que utilicen distintos combustibles o energéticos. De acuerdo al estándar internacional [XX](1), 1 (km/l)g equivale a [n] gramos de CO2 por kilómetro. ”</p> <p>(1) Completar campo [XX] con estándar de referencia a considerar</p>
12	ANAC AG	Asociación Gremial	Artículo 5º	<p>Comentario al artículo 5º del Decreto Supremo en consulta pública:</p> <p>El artículo 5º inciso segundo del Decreto Supremo en consulta, nos indica: “El rendimiento energético en kilómetros por Litros de Gasolina Equivalente para Vehículos livianos y Vehículos medianos corresponderá al indicado en la respectiva etiqueta de consumo energético según lo establecido en el Decreto Supremo N° 61, de 2012, del Ministerio de Energía, que aprueba reglamento de etiquetado de consumo energético para vehículos motorizados livianos y medianos que indica, sus modificaciones posteriores o disposición que lo reemplace, aplicando el ciclo de conducción vigente al momento de la homologación. Para el caso de Vehículos pesados corresponderá a aquel que se defina en el proceso de certificación efectuado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.” (subrayados y destacados nuestros).</p> <p>Del texto citado, se desprende una necesaria correlación -dada por el texto legal contenido en el artículo respectivo de la Ley de Eficiencia Energética, aquí replicado en el Decreto Supremo- entre el rendimiento energético a utilizar en la definición del estándar, y la respectiva etiqueta de consumo energético.</p> <p>El actual etiquetado de consumo energético para vehículos motorizados, al expresar el rendimiento energético y emisiones de CO2, señala que éstas corresponden al valor constatado en el proceso de homologación, a través de pruebas de laboratorio, desarrolladas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV).</p> <p>Así, se trata de un resultado derivado del proceso de homologación del vehículo respectivo y, en consecuencia, de la debida ejecución de la norma de emisión que corresponda al vehículo en cuestión. Por este motivo, el consumo energético se expresa en “kilómetros por litro” (Km/l) de consumo en ciudad, consumo mixto y consumo en carretera.</p>	<p>Petición concreta: En virtud de lo expuesto, y al igual que la observación precedente, se solicita revisar el fundamento efectivo de haberse adecuado la métrica para la definición del estándar de eficiencia energética a los estándares internacionales en la materia, y en especial, revisar la forma en que el proceso de definición de dicho Estándar de Eficiencia Energética contenida en el artículo 5º del Decreto Supremo, se fundará en dicha práctica internacional comparada.</p>

				<p>El etiquetado de consumo energético no contiene la expresión "gasolina equivalente". La fórmula de cálculo para el establecimiento del Estándar de Eficiencia Energética debe, en consecuencia, atenderse a los valores del etiquetado de consumo energético y no al revés, por expreso mandato de la Ley de Eficiencia Energética. Pretender revertir esta situación en el Decreto Supremo sometido a Consulta Pública, no sería pertinente. Debe tenerse, además, presente, que el contenido de la etiqueta de consumo energético vehicular -creada por el Ministerio de Energía con la colaboración del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones- responde a una práctica internacional comparada en la materia, y que ayudó a sentar las bases para la entrega de una información clara y transparente al usuario final del vehículo motorizado: Consumo del mismo en kilómetros por litro.</p> <p>Conviene preguntarse si alterar dicha entrega de información con una conversión a "gasolina equivalente", permitirá seguir cumpliendo con la finalidad de informar clara y objetivamente al público general sobre el rendimiento energético de los vehículos motorizados, en especial cuando el etiquetado de consumo energético fue establecido con valores numéricos oficiales de rendimiento y emisiones de CO₂, los que, al estar indicados en la etiqueta de consumo, se corresponden con el resultado del cálculo de emisiones de hidrocarburos, monóxido de carbono y dióxido de carbono medidos y reportados según el ciclo de ensayo de las Directivas de la Comisión Económica Europea de las Naciones Unidas.</p> <p>ANAC A.G. estima que el cálculo contenido en el etiquetado de consumo energético vehicular no es un cálculo antojadizo, sino que fue elaborado con base a una regulación internacionalmente fundamentada. Asimismo, reemplazar dicha fórmula por otra sin sustento internacional, podría producir efectos contrarios al fundamento jurídico que sirvió de base al Ministerio de Energía para la elaboración del DS 61 sobre Etiquetado de Consumo Energético Vehicular, situación que debe ser revisada con anterioridad a la elaboración del pretendido estándar de eficiencia energética vehicular.</p>	
13	ANAC AG	Asociación Gremial	Artículo 2º	<p>Observaciones referentes a las definiciones contenidas en el artículo 2º del Decreto Supremo en consulta pública:</p> <p>Respecto de las definiciones, se solicita utilizar aquellas ya contenidas en la normativa vigente en Chile y que han sido dictadas con anterioridad a esta fecha. Así, en este punto, resulta recomendable que la definición contenida en la letra a) del artículo 2º del Decreto Supremo en consulta, se remita expresamente a las definiciones de los Decretos Supremos publicados y tramitados en Chile, y no que sean una reiteración o innovación respecto de dichas definiciones. Un buen ejemplo de esto, lo constituye la letra i) "Vehículo Motorizado Liviano o Vehículo Liviano" del Decreto Supremo en consulta, cuya referencia al D.S. 211/1991 MTT es correcta. Otras letras del artículo 2º no siguen dicha fórmula, generando confusión en la regulación.</p>	<p>Estas normativas vigentes, conocidas y consultadas previamente, para cada definición en concreto, son las siguientes:</p> <p>a) Certificado de Homologación Individual o C.H.I.: DS 54/97 y DS 160/97, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p> <p>b) Homologación: DS 54/97 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p> <p>c) Vehículo Motorizado Pesado o Vehículo pesado: DS 55/1994 MTT. (falta agregar el año 1994 y el Ministerio respectivo).</p>
14	ANAC AG	Asociación Gremial	Artículo 2º; letra i	<p>Observaciones específicas referentes a las definiciones contenidas en el artículo 2º del Decreto Supremo en consulta pública, para Vehículos Motorizados Livianos (Letra i): Respecto de la definición contenida en la letra i) del artículo 2º, para "Vehículo Motorizado Liviano o Vehículo Liviano", es correcta la referencia al inciso tercero del Artículo 1º del Decreto Supremo N° 211 de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p> <p>Ahora bien, dicha definición contenida en el Decreto Supremo N°211/1991 separa, a su vez, entre "Vehículos de pasajeros livianos" y "Vehículos comerciales livianos", distinguiendo distintas subcategorías o tipos para cada una de dichas definiciones. Dicha práctica reglamentaria, vigente y aceptada en nuestro país, se condice con la práctica internacional comparada.</p>	<p>Petición concreta: Atendido que las antedichas normas reglamentarias vigentes definen categorías para vehículos livianos de pasajeros y comerciales, se solicita que la definición del estándar de eficiencia energética vehicular considere igualmente la categoría "Vehículos de pasajeros livianos" y "Vehículos comerciales livianos", con sus respectivos tipos, señalando estándares diferenciados para dichas categorías.</p>
15	ANAC AG	Asociación Gremial	Artículo 1º inc. 2º	<p>Es importante que se establezca que para el cumplimiento de las metas, se considerará también como un único importador a aquellos importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, de manera que se consideren todas las marcas que comercialicen en el país, sin diferenciar por marcas importadas.</p>	<p>Incorporar luego del punto final, el que pasa a ser punto seguido la siguiente frase: Serán considerados como un único importador aquellos importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, respecto de la totalidad de las marcas que comercialicen en el país."</p> <p>Redacción propuesta: <i>Los responsables del cumplimiento del estándar de eficiencia energética serán los importadores o los representantes para cada marca de vehículos, y respecto de la o las marcas que comercialicen en el país, 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, que establezca normas de emisión aplicables a vehículos motorizados pesados que indica, o el que lo reemplace, en el caso de vehículos pesados, en adelante el "Decreto Supremo N° 55". Serán considerados como un único importador aquellos importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, respecto de la totalidad de las marcas que comercialicen en el país."</i></p>
16	ANAC AG	Asociación Gremial	Artículo 2º letra b)	<p>Es importante que se establezca que para el cumplimiento de las metas, se considera también como un único importador a aquellos importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, de manera que se consideren todas las marcas que comercialicen en el país, sin diferenciar por marcas importadas.</p>	<p>Incorporar luego de la palabra "importadores" y antes de la frase "o los representantes para cada marca", la siguiente frase: o grupo de importadores pertenecientes al mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores." Redacción propuesta: "b) Estándar de Eficiencia Energética: Especificación de una meta de rendimiento energético que un importador, o importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, o representante para cada marca de vehículos, debe cumplir para cada tipo de vehículos motorizados livianos, medianos o pesados, determinada y fijada conforme se establece en el presente reglamento."</p>
17	ANAC AG	Asociación Gremial	Artículo 5º inc. 1º	<p>Se solicita definir bajo que ciclo, será efectuada la medición del rendimiento energético promedio.</p>	<p>Redacción Propuesta: "La métrica que se utilizará para la definición del Estándar de Eficiencia Energética será el rendimiento energético en kilómetros por litros de Gasolina Equivalente en términos promedio, <u>tomando como base el rendimiento medido en ciclo Mixto</u>, para el total de Certificados de Homologación Individual emitidos o los certificados de cumplimiento del Decreto Supremo N° 55."</p>
18	ANAC AG	Asociación Gremial	Artículo 5º inc. 2º	<p>Debe armonizarse la medición de metas y su cumplimiento, de manera que no exista inconsistencia entre metas regidas bajo un procedimiento (NEDC) y su cumplimiento medido bajo procedimiento mucho más estricto (WLTP). Esta situación se producirá si, y dado que la ecuación de cálculo para definir la meta de rendimiento está basado en el ciclo NEDC, ante cambios de ciclo de conducción no se explique cuál será el procedimiento y/o metodología para obtener la equivalencia en base a alguna regulación o normativa internacionalmente reconocida, vigente y actualmente utilizada entre rendimientos de ciclo NEDC y WLTP.</p>	<p>Petición concreta: La fórmula de cálculo para el establecimiento del estándar de Eficiencia Energética se determinará en consideración a cada tipo de vehículo diferenciando entre Metas regidas bajo el procedimiento NEDC y su cumplimiento medido bajo el nuevo ciclo WLTP</p>
19	ANAC AG	Asociación Gremial	Artículo 18. Descuentos de multa por sobrecumplimiento	<p>Se hace mención a descuentos de multa por nivel de cumplimiento por sobre el Estándar de Eficiencia Energética vigente (período N+1), sin embargo, no se hace mención a si existirá crédito por concepto de nivel de cumplimiento por sobre el Estándar de Eficiencia Energética vigente (período N). Se solicita incorporar la opción de Crédito por nivel de cumplimiento por sobre el Estándar de Eficiencia Energética vigente para compensar incumplimiento en un período posterior, así como también, la opción de intercambio de cuotas de crédito mediante agrupación entre Importadores o Representantes de cada marca de modo de incentivar el cumplimiento de la meta a nivel de industria, tal como ocurre en el derecho comparado Europeo.</p>	<p>Art 18 incorporar el siguiente inciso final: "En el evento que un importador o grupo de importadores pertenecientes a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, hubiesen obtenido un sobrecumplimiento del Estándar de Eficiencia Energética vigente, que no sea posible imputar a una multa vigente, o que habiendo sido imputada a una multa vigente resultare con todo un excedente, podrán a su elección, considerar dicho excedente como un crédito/valor a transar entre los importadores o representantes de marcas en incumplimiento, o bien imputar el sobrecumplimiento como un crédito en el cumplimiento de la meta que se defina para el año siguiente."</p>

20	Derco SpA		art.1° inc 2°	Es importante que se establezca que para el cumplimiento de las metas, se considerará también como un único importador a aquellos importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, de manera que se consideren todas las marcas que comercialicen en el país, sin diferenciar por marcas importadas.	Incorporar luego del punto final, el que pasa a ser punto seguido la siguiente frase: Serán considerados como un único importador aquellos importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, respecto de la totalidad de las marcas que comercialicen en el país." Redacción propuesta: Los responsables del cumplimiento del estándar de eficiencia energética serán los importadores o los representantes para cada marca de vehículos, y respecto de la o las marcas que comercialicen en el país, 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, que establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados pesados que indica, o el que lo reemplace, en el caso de vehículos pesados, en adelante el "Decreto Supremo N° 55". Serán considerados como un único importador aquellos importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, respecto de la totalidad de las marcas que comercialicen en el país."
21	Derco SpA		art.2° letra b)	Es importante que se establezca que para el cumplimiento de las metas, se considerará también como un único importador a aquellos importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, de manera que se consideren todas las marcas que comercialicen en el país, sin diferenciar por marcas importadas.	Incorporar luego de la palabra "importadores" y antes de la frase "o los representantes para cada marca", la siguiente frase: o grupo de importadores pertenecientes al mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores." Redacción propuesta: "b) Estándar de Eficiencia Energética: Especificación de una meta de rendimiento energético que un importador, o importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, o representante para cada marca de vehículos, debe cumplir para cada tipo de vehículos motorizados livianos, medianos o pesados, determinada y fijada conforme se establece en el presente reglamento."
22	Derco SpA		art.2° letra c)	Conforme el DL 2224, letra h) inciso 11 letra ii), se solicita se explicite indicar bajo qué estándares internacionales en la materia ha sido adecuada gasolina Equivalente así como su equivalencia en gramos de CO2 por kilómetro.	Redacción propuesta: "c) Gasolina Equivalente: Unidad de medida equivalente a la cantidad de energía contenida en un litro de gasolina, <u>medido conforme el estándar internacional [XX]⁽¹⁾</u> , que permite comparar el consumo energético de vehículos que utilicen distintos combustibles o energéticos. De acuerdo al estándar internacional [XX] ⁽¹⁾ , 1 (km/lge) equivale a [n] gramos de CO2 por kilómetro." ⁽¹⁾ Completar campo [XX] con estándar de referencia a considerar
23	Derco SpA		art.2° letra k)	Se solicita precisar año del Decreto Supremo N° 55	incorporar luego del guarismo 55, la frase "del año 1994"
24	Derco SpA		art.5° inc 1°	Se solicita definir bajo qué ciclo (Urbano, Mixto o Carretera), será efectuada la medición del rendimiento energético promedio.	Redacción propuesta: "La métrica que se utilizará para la definición del Estándar de Eficiencia Energética será el rendimiento energético en kilómetros por litros de Gasolina Equivalente en términos promedio, <u>tomando como base el rendimiento medido en ciclo Mixto</u> , para el total de Certificados de Homologación Individual emitidos o los certificados de cumplimiento del Decreto Supremo N° 55."
25	Derco SpA		art.5° inc 2°	Debe armonizarse la medición de metas y su cumplimiento, de manera que no exista inconsistencia entre metas regidas bajo un procedimiento (NEDC) y su cumplimiento medido bajo procedimiento mucho más estricto (WLTP). Esta situación se producirá si, y dado que la ecuación de cálculo para definir la meta de rendimiento está basado en el ciclo NEDC, ante cambios de ciclo de conducción no se explique cuál será el procedimiento y/o metodología para obtener la equivalencia en base a alguna regulación o normativa internacionalmente reconocida, vigente y actualmente utilizada entre rendimientos de ciclo NEDC y WLTP. <u>Se requiere que la clarificación a este punto sea incorporada al reglamento.</u>	
26	Derco SpA		art.5° inc 3°	Se solicita incorporar Estándares de Eficiencia Energética diferenciados para las categorías Vehículos Livianos pasajeros y Vehículos Livianos comerciales dado que la definición en el Decreto Supremo N° 211/1991 así lo considera, estableciendo límites de emisión diferenciados, lo cual es por lo demás coincidente con la práctica internacional comparada.	Redacción propuesta: inc 3° La fórmula de cálculo para el establecimiento del estándar de Eficiencia Energética se determinará en consideración a cada tipo de vehículo diferenciando entre <u>Vehículos Livianos pasajeros, Vehículos Livianos comerciales, Vehículos medianos o Vehículos Pesados</u> , en la resolución que fije el referido estándar para cada año. Asimismo dentro de esta fórmula de cálculo se definirá el factor por el cual se ponderará el rendimiento de cada vehículo eléctrico o híbrido con recarga eléctrica exterior, así como también otros calificados como cero emisiones, por resolución fundada del Ministerio de Energía, el cual no podrá ser mayor a tres."
27	Derco SpA		art.9°	Se solicita que la conformación del Comité Técnico sea obligatoria para el Ministerio de Energía	Sustituir luego de la palabra "Energía" la palabra "podrá" por "deberá"
28	Derco SpA		art. 17 inc 2°	Conforme el DL 2224 establece una multa de hasta 0,2 UF por décima de kilómetro por litro de gasolina equivalente por debajo del estándar definido. Existe inconsistencia en la Definición "Factor": guarismo o valor de hasta 0,2 Unidades de Fomento por kilómetro por litro de Gasolina. Respecto a las Definiciones "Estándar" y "Rendimiento", se solicita explicitar que su medición estará regida bajo el ciclo de conducción Mixto.	Redacción propuesta: "Factor: Guarismo o valor de hasta 0,2 Unidades de Fomento por décima de kilómetro por litro de Gasolina Equivalente." Redacción propuesta: "Estándar: Estándar de Eficiencia Energética definido por resolución del Ministerio de Energía en kilómetros por litro de Gasolina Equivalente <u>medido bajo ciclo de conducción Mixto.</u> " Redacción propuesta: "Rendimiento: Rendimiento energético vehicular de cada importador o Representante de acuerdo con el literal c) del Artículo 15º del presente reglamento, en kilómetros por litro de Gasolina Equivalente <u>medido bajo ciclo de conducción Mixto.</u> "
29	Derco SpA		art. 18. Descuentos de multa por sobrecumplimiento	Se hace mención a descuentos de multa por nivel de cumplimiento por sobre el Estándar de Eficiencia Energética vigente (período N+1), sin embargo, no se hace mención a si existirá crédito por concepto de nivel de cumplimiento por sobre el Estándar de Eficiencia Energética vigente (período N). Se solicita incorporar la opción de Crédito por nivel de cumplimiento por sobre el Estándar de Eficiencia Energética vigente para compensar incumplimiento en un período posterior, así como también, la opción de intercambio de cuotas de crédito mediante agrupación entre importadores o Representantes de cada marca de modo de incentivar el cumplimiento de la meta a nivel de industria, tal como ocurre en el derecho comparado Europeo.	Art 18 incorporar el siguiente inciso final: "En el evento que un importador o grupo de importadores pertenecientes a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, hubiesen obtenido un sobrecumplimiento del Estándar de Eficiencia Energética vigente, que no sea posible imputar a una multa vigente, o que habiendo sido imputada a una multa vigente resultare con todo un excedente, podrán a su elección, considerar dicho excedente como un crédito/valor a transar entre los importadores o representantes de marcas en incumplimiento, o bien imputar el sobrecumplimiento como un crédito en el cumplimiento de la meta que se define para el año siguiente."
30	Derco SpA		art. Segundo Transitorio	Se solicita eliminar este artículo transitorio, toda vez que por Ley, el reglamento que regula el procedimiento para la fijación de los estándares, es previo al proceso de definición de estándares de eficiencia energética vehicular.	
31	Importadora y Distribuidora Alameda SpA		art.1° inc 2°	Es importante que se establezca que para el cumplimiento de las metas, se considerará también como un único importador a aquellos importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, de manera que se consideren todas las marcas que comercialicen en el país, sin diferenciar por marcas importadas.	Incorporar luego del punto final, el que pasa a ser punto seguido la siguiente frase: Serán considerados como un único importador aquellos importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, respecto de la totalidad de las marcas que comercialicen en el país." Redacción propuesta: Los responsables del cumplimiento del estándar de eficiencia energética serán los importadores o los representantes para cada marca de vehículos, y respecto de la o las marcas que comercialicen en el país, 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, que establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados pesados que indica, o el que lo reemplace, en el caso de vehículos pesados, en adelante el "Decreto Supremo N° 55". Serán considerados como un único importador aquellos importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, respecto de la totalidad de las marcas que comercialicen en el país."
32	Importadora y Distribuidora Alameda SpA		art.2° letra b)	Es importante que se establezca que para el cumplimiento de las metas, se considerará también como un único importador a aquellos importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, de manera que se consideren todas las marcas que comercialicen en el país, sin diferenciar por marcas importadas.	Incorporar luego de la palabra "importadores" y antes de la frase "o los representantes para cada marca", la siguiente frase: o grupo de importadores pertenecientes al mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores." Redacción propuesta: "b) Estándar de Eficiencia Energética: Especificación de una meta de rendimiento energético que un importador, o importadores que pertenezcan a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, o representante para cada marca de vehículos, debe cumplir para cada tipo de vehículos motorizados livianos, medianos o pesados, determinada y fijada conforme se establece en el presente reglamento."

33	Importadora y Distribuidora Alameda SpA		art.2° letra c)	Conforme el DL 2224, letra h) inciso 11 letra ii), se solicita se explicite indicar bajo qué estándares internacionales en la materia ha sido adecuada gasolina Equivalente así como su equivalencia en gramos de CO2 por kilómetro.	Redacción propuesta: "c) Gasolina Equivalente: Unidad de medida equivalente a la cantidad de energía contenida en un litro de gasolina, <u>medido conforme el Estándar Internacional [XX]⁽¹⁾</u> , que permite comparar el consumo energético de vehículos que utilicen distintos combustibles o energéticos. De acuerdo al estándar internacional [XX] ⁽¹⁾ , 1 (km/lge) equivale a [n] gramos de CO2 por kilómetro." ⁽¹⁾ Completar campo [XX] con estándar de referencia a considerar
34	Importadora y Distribuidora Alameda SpA		art.2° letra k)	Se solicita precisar año del Decreto Supremo N° 55	incorporar luego del guarismo 55, la frase "del año 1994"
35	Importadora y Distribuidora Alameda SpA		art.5° inc 1°	Se solicita definir bajo que ciclo (Urbano, Mixto o Carretera), será efectuada la medición del rendimiento energético promedio.	Redacción Propuesta: "La métrica que se utilizará para la definición del Estándar de Eficiencia Energética será el rendimiento energético en kilómetros por litros de Gasolina Equivalente en términos promedio, <u>tomando como base el rendimiento medido en ciclo Mixto</u> , para el total de Certificados de Homologación Individual emitidos a los certificados de cumplimiento del Decreto Supremo N° 55."
36	Importadora y Distribuidora Alameda SpA		art.5° inc 2°	Debe armonizarse la medición de metas y su cumplimiento, de manera que no exista inconsistencia entre metas regidas bajo un procedimiento (NEDC) y su cumplimiento medido bajo procedimiento mucho más estricto (WLTP). Esta situación se producirá si, y dado que la ecuación de cálculo para definir la meta de rendimiento está basado en el ciclo NEDC, ante cambios de ciclo de conducción no se explique cuál será el procedimiento y/o metodología para obtener la equivalencia en base a alguna regulación o normativa internacionalmente reconocida, vigente y actualmente utilizada entre rendimientos de ciclo NEDC y WLTP. <u>Se requiere que la clarificación a este punto sea incorporada al reglamento.</u>	
37	Importadora y Distribuidora Alameda SpA		art.5° inc 3°	Se solicita incorporar Estándares de Eficiencia Energética diferenciados para las categorías Vehículos Livianos pasajeros y Vehículos Livianos comerciales dado que la definición en el Decreto Supremo N°211/1991 así lo considera, estableciendo límites de emisión diferenciados, lo cual es por lo demás coincidente con la práctica internacional comparada.	Redacción propuesta: inc 3° La fórmula de cálculo para el establecimiento del estándar de Eficiencia Energética se determinará en consideración a cada tipo de vehículo diferenciando entre <u>Vehículos livianos pasajeros, Vehículos livianos comerciales, Vehículos medianos o Vehículos Pesados</u> , en la resolución que fije el referido estándar para cada año. Asimismo dentro de esta fórmula de cálculo se definirá el factor por el cual se ponderará el rendimiento de cada vehículo eléctrico o híbrido con recarga eléctrica exterior, así como también otros calificados como cero emisiones, por resolución fundada del Ministerio de Energía, el cual no podrá ser mayor a tres."
38	Importadora y Distribuidora Alameda SpA		art.9°	Se solicita que la conformación del Comité Técnico sea obligatoria para el Ministerio de Energía	Sustituir luego de la palabra "Energía" la palabra "podrá" por "deberá"
39	Importadora y Distribuidora Alameda SpA		art.17 inc 2°	Conforme el DL 2224 establece una multa de hasta 0,2 UF por décima de kilómetro por litro de gasolina equivalente por debajo del estándar definido. Existe inconsistencia en la Definición "Factor": guarismo o valor de hasta 0,2 Unidades de Fomento por kilómetro por litro de Gasolina. Respecto a las Definiciones "Estándar" y "Rendimiento", se solicita explicitar que su medición estará regida bajo el ciclo de conducción Mixto.	Redacción propuesta: "Factor: Guarismo o valor de hasta 0,2 Unidades de Fomento por décima de kilómetro por litro de Gasolina Equivalente." Redacción propuesta: "Estándar: Estándar de Eficiencia Energética definido por resolución del Ministerio de Energía en kilómetros por litro de Gasolina Equivalente <u>medido bajo ciclo de conducción Mixto.</u> " Redacción propuesta: "Rendimiento: Rendimiento energético vehicular de cada Importador o Representante de acuerdo con el literal c) del Artículo 15° del presente reglamento, en kilómetros por litro de Gasolina Equivalente <u>medido bajo ciclo de conducción Mixto.</u> "
40	Importadora y Distribuidora Alameda SpA		art. 18. Descuentos de multa por sobrecumplimiento	Se hace mención a descuentos de multa por nivel de cumplimiento por sobre el Estándar de Eficiencia Energética vigente (período N+1), sin embargo, no se hace mención a si existirá crédito por concepto de nivel de cumplimiento por sobre el Estándar de Eficiencia Energética vigente (período N). Se solicita incorporar la opción de Crédito por nivel de cumplimiento por sobre el Estándar de Eficiencia Energética vigente para compensar incumplimiento en un período posterior, así como también, la opción de intercambio de cuotas de crédito mediante agrupación entre Importadores o Representantes de cada marca de modo de incentivar el cumplimiento de la meta a nivel de industria, tal como ocurre en el derecho comparado Europeo.	Art 18 incorporar el siguiente inciso final: "En el evento que un importador o grupo de importadores pertenecientes a un mismo grupo empresarial según se define en la Ley de Mercado de Valores, hubiesen obtenido un sobrecumplimiento del Estándar de Eficiencia Energética vigente, que no sea posible imputar a una multa vigente, o que habiendo sido imputada a una multa vigente resultare con todo un excedente, podrán a su elección, considerar dicho excedente como un crédito/valor a transar entre los importadores o representantes de marcas en incumplimiento, o bien imputar el sobrecumplimiento como un crédito en el cumplimiento de la meta que se defina para el año siguiente."
41	Importadora y Distribuidora Alameda SpA		art. Segundo Transitorio	Se solicita eliminar este artículo transitorio, toda vez que por Ley, el reglamento que regula el procedimiento para la fijación de los estándares, es previo al proceso de definición de estándares de eficiencia energética vehicular.	
42	PORSCHE CHILE SPA		Artículo 13º, Artículo 15º y Artículo 17º	Es necesario aclarar si el objetivo de eficiencia energética debe ser cumplido por cada marca de vehículo en forma individual o por todas las marcas comercializadas por el importador	Artículo 13º - Fiscalización. Corresponderá al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro del ámbito de sus competencias fiscalizar anualmente el cumplimiento, por parte de los Importadores y Representantes para cada marca de vehículos, de los Estándares de Eficiencia Energética, establecidos conforme al procedimiento regulado en el presente reglamento. Para determinar el cumplimiento del Estándar de Eficiencia Energética, se calculará la diferencia entre el estándar vigente y el rendimiento energético vehicular calculado de manera individual para cada marca de vehículo representada por el Importador o Representante para el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del año anterior. El procedimiento para determinar el cálculo de esta diferencia será definido por resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Artículo 15º c) Rendimiento energético vehicular calculado de manera individual para cada marca de vehículo representada por el Importador o Representante , según corresponda, en base al promedio ponderado entre el rendimiento de cada modelo de vehículo indicado en la letra b) y a la cantidad de vehículos, diferenciada por modelo, indicada en la letra a), ambos del presente artículo. d) Nivel de cumplimiento de cada marca de vehículo representada por el Importador o Representante , según corresponda, del Estándar de Eficiencia Energética vehicular en base al rendimiento energético calculado conforme a la letra c) del presente artículo. Artículo 17º Rendimiento: Rendimiento energético vehicular calculado de manera individual para cada marca de vehículo representada por el Importador o Representante de acuerdo con el literal c) del Artículo 15º del presente reglamento, en kilómetros por litro de Gasolina Equivalente.
43	PORSCHE CHILE SPA		Artículo 17º - "Factor"	Es necesario aclarar el punto "hasta 0,2UF". ¿Puede este factor ser inferior a 0,2 unidades de fomento? ¿Cuál es la norma para definir este factor? Además, es necesario aclarar si existe un importe máximo de multa a aplicar	-

[1] Se solicita enviar la presente planilla con sus observaciones y/o comentarios en formato Excel.

[2] Tratándose de personas naturales, se solicita indicar el género de la persona que formula las observaciones, esto es, femenino o masculino.