INFORME DE LA COMISIÓN DE RECURSOS NATURALES, BIENES NACIONALES Y MEDIO AMBIENTE RECAÍDO EN EL PROYECTO QUE MODIFICA LA LEY Nº 19.496, QUE ESTABLECE NORMAS SOBRE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES, CON EL OBJETO DE ESTABLECER ETIQUETADO SOBRE CONSUMO Y EMISIONES DE CO_2 EN VEHÍCULOS MOTORIZADOS LIVIANOS.

BOLETÍN Nº 5.783-03

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Recursos Naturales, Bienes Nacionales y Medio Ambiente viene en informar, en primer trámite constitucional y reglamentario, el proyecto de la referencia, iniciado en moción de los Diputados Enrique Accorsi Opazo, Eugenio Bauer Jouanne, Germán Becker Alvear, Joaquín Godoy Ibáñez, Roberto León Ramírez, Juan Lobos Krause, Cristián Monckeberg Bruner, Osvaldo Palma Flores, Denise Pascal Allende y Roberto Sepúlveda Hermosilla.

CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

1) <u>La idea matriz o fundamental del proyecto</u> es contribuir al control de emisiones de dióxido de carbono mediante la incorporación, en la normativa vigente, de la exigencia que los vehículos motorizados livianos nuevos cuenten con información disponible sobre su rendimiento de combustible y las emisiones del referido gas, de modo que pueda ser fácilmente conocida y tenida en consideración al momento de comprar un vehículo.

2) <u>Normas de quórum especial</u>

No hay.

3) <u>Normas que requieran trámite de Hacienda.</u>

No hay.

4) <u>Aprobación del proyecto, en general.</u>

El proyecto fue **aprobado, en general, por la unanimidad** de los miembros presentes señores Accorsi, Girardi, Sepúlveda y Vallespín.

5) <u>Diputado informante</u>:

Se designó Diputado informante al señor Joaquín Godoy Ibañez.

I.- ANTECEDENTES.

a) Fundamentos del proyecto de ley contenidos en la moción.

En los considerandos de la moción se señala que las evidencias científicas acerca de la aceleración del proceso de calentamiento global permiten asegurar con certeza, que como consecuencia de éste, nos encontramos frente a un cambio profundo del clima debido a los gases de efecto invernadero derivados de la masiva intervención humana en los ciclos naturales del planeta, tal como lo afirma el Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático (IPCC). Entre estos gases, se menciona al vapor de agua (H2O), al óxido nitroso (N2O), al metano (CH4), al ozono (O3) y, finalmente, al dióxido de carbono (CO2), que provocaría, por su abundancia en la atmósfera, un mayor aumento de la temperatura que los demás gases.

Asimismo, se hace presente que el calentamiento global acentuará el incremento de la temperatura en las próximas décadas, con lo cual se producirán alteraciones en los perfiles climáticos, que pueden afectar severamente el actual modo de vida y el de las generaciones futuras. En efecto, se indica que es posible predecir cambios

en la futura frecuencia, amplitud y patrón espacial de los fenómenos de El Niño y La Niña, razón por la cual muchas regiones de nuestro país podrían experimentar largos períodos de sequía o altas precipitaciones severas.

Se hace hincapié en que una de las principales medidas adoptadas por los países desarrollados en el marco del Protocolo de Kyoto para frenar el impacto de los llamados gases de efecto invernadero, consiste en la reducción de emisiones de CO2. Se admite que si bien no todos los países son generadores de los mismos niveles de contaminación, el fenómeno del "calentamiento global" y su efecto directo, el "cambio climático", conlleva consecuencias económicas, sociales y medioambientales globales que impactarán fuertemente sobre nuestro país.

Se trae a colación que las fuentes de emisión del dióxido de carbono son, entre otras, la quema de combustibles fósiles y de deshechos, la producción de energía, las llamaradas producidas por el gas natural y el consumo de combustible de los vehículos de transporte. En este contexto, se comenta que en el Estado de California, en Estados Unidos, así como también en países como Australia, Canadá y de la Unión Europea, se han implementado estrategias orientadas a la aplicación de medidas de control de las emisiones de CO2 en los automóviles nuevos.

Igualmente, se señala que la normativa vigente en nuestro país recoge las recomendaciones en materia de fijación de normas que realizan estados más industrializados que Chile y de los cuales nuestro país se beneficia[1], entre las que se encuentran normativas sobre la emisión de CO2 desde automóviles particulares y comerciales livianos. Finalmente, se indica que la tasa de crecimiento de las emisiones de este gas en Chile supera la de los demás países latinoamericanos y la de los que se encuentran en vía de desarrollo, y que la estrategia ambiental de nuestro país aparece como insuficiente para disminuir los gases de efecto invernadero.

b) Normas legales o reglamentarias que se propone modificar o que inciden, directa o indirectamente, en esta iniciativa legal.

- Norma legal que se propone modificar.

Esta iniciativa legal modifica la ley Nº 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores. El párrafo 1° del Título III de este texto legal, denominado “Información y publicidad”, dentro del cual se pretende incorporar el articulado propuesto en el proyecto, contiene una serie de normas referidas a los mensajes publicitarios de productos y servicios, a la rotulación de los mismos, así como también a aspectos de estos últimos que deben darse a conocer al público por parte de los proveedores, a la vez que consagra sanciones para infracciones a las normas de este texto legal vinculadas, en términos generales, a la existencia de mensajes publicitarios que inducen a error o engaño, a una inadecuada rotulación o a la ausencia de ésta.

- Normas legales relacionadas o que inciden en la iniciativa legal.

Los siguientes decretos supremos contienen normas sobre emisión de gases en vehículos motorizados, ninguno de los cuales se refiere específicamente a las emisiones de CO2.

- Decreto supremo Nº 279, de 1983, del Ministerio de Salud, que aprueba el reglamento para el control de la emisión de contaminantes de vehículos motorizados de combustión interna (monóxido de carbono y partículas en suspensión).

[1] Considerando 5° del decreto supremo Nº 82, de1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece normas de emisión a vehículos y motores.

- Decreto supremo Nº 211, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece normas sobre emisiones de vehículos motorizados livianos[2].

- Decreto supremo Nº 82, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece normas de emisión a vehículos y motores que indica[3].

- Decreto supremo Nº 4, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece normas de emisión de contaminantes aplicables a los vehículos motorizados y fija los procedimientos para su control (emisión de monóxido de carbono e hidrocarburos en vehículos de encendido por chispa-ciclo Otto- de dos y cuatro tiempos).

- Decreto supremo Nº 54, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados medianos que indica (emisión de monóxido de carbono, hidrocarburos totales, óxidos de nitrógeno y material particulado).

- Decreto supremo Nº 55, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados pesados que indica (emisión de monóxido de carbono, hidrocarburos totales, óxidos de nitrógeno y material particulado).

- Decreto supremo Nº 103, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece norma de emisión de hidrocarburos no metánicos para vehículos livianos y medianos.

- Decreto supremo Nº 130, de 2002, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establece normas de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos totales (HCT), hidrocarburos no metánicos (HCNM), metano (CH4), óxidos de nitrógeno (NOx) y material particulado (MP) para motores de buses de locomoción colectiva de la ciudad de Santiago.

II.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

a) <u>Discusión general</u>.

Durante el debate se valoró esta iniciativa legal en tanto consagra medidas de publicidad de las emisiones de dióxido de carbono y del rendimiento combinado de los vehículos motorizados livianos.

No obstante, se advirtió que era necesario introducir algunas modificaciones al articulado propuesto, con el propósito de especificar que el certificado de las referidas emisiones y del rendimiento que se exige para este tipo de vehículos, ya

---

[2] Fija los niveles máximos de emisión de monóxido de carbono, hidrocarburos totales, óxidos de nitrógeno y material particulado para que los vehículos motorizados livianos cuya primera inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación se solicite a contar del 1 de septiembre de 1992, puedan circular en las Regiones Metropolitana, V y VI. Se exige a los fabricantes, armadores o representantes legales que estos vehículos lleven un rótulo en el motor que, con las características que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, indique que cumple con las normas de emisión del decreto, así como también el lugar y método en virtud del cual se ha certificado el nivel de emisiones. Por su parte, se exige a los vendedores de estos vehículos entregar a los compradores un certificado con indicaciones similares a las mencionadas, en el que se señalará igualmente la individualización por marca, modelo y números identificatorios.

[3] Contiene normas similares a las del decreto citado precedentemente para los buses destinados a la prestación de servicios de locomoción colectiva urbana en la ciudad de Santiago, que cumplan con determinadas características.

sea con motor a gasolina o diesel, que se inscriban con posterioridad a la puesta en vigencia de esta norma, debe ser entregado por el vendedor en el país, sin que se requiera intervención de una autoridad pública, asimilando, en consecuencia, esta exigencia a la medida establecida en el decreto supremo Nº 211, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece normas sobre emisiones de vehículos motorizados livianos.

Por otra parte, surgieron dudas en cuanto los efectos que tendrá en la práctica la aplicación de la normativa propuesta, ya que, a juicio de algunos señores Diputados, los términos en que está planteada esta iniciativa legal no permitirían influir mayormente en el patrón de consumo ni contribuir a la disminución de la presencia de dióxido de carbono en la atmósfera. En este sentido, se señaló que estos factores podrían ser modificados sólo en la medida en que se contase con una normativa que facilite el ingreso de otro tipo de vehículos y que sea más exigente en lo que respecta a la fijación de los niveles de emisión de dióxido de carbono permitidos.

En defensa de la moción, se argumentó que cada cierto período en nuestro país se establecen normas de emisión de acuerdo con los estándares europeos y que se ha anunciado que a contar del año 2011 se adoptará la Norma Euro 5, la cual, a diferencia de la Norma Euro 4, que rige en la actualidad, no sólo se aplica a vehículos con motor a diesel sino también a los gasolineros.

Durante el estudio de la iniciativa, el Subsecretario de Transportes, subrogante, expresó que el Ministerio concordaba con la propuesta legislativa, en especial porque en nuestro país existe la tecnología y los medios técnicos para efectuar la certificación correspondiente para dar cumplimiento a la obligación de informar sobre la eficiencia del consumo energético y de emisiones de CO2.

Destacó que existe capacidad instalada en cuanto a infraestructura tecnológica para homologación, de manera que esta nueva función que propone el proyecto de ley implicará una mejora en la utilización de la capacidad instalada, razón por la cual consideró que esta obligación debería ser a estar entregada al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ya que actualmente la verificación de las certificaciones efectuadas por los armadores de vehículos es realizada por organismos dependientes de dicha Secretaria de Estado, y que éstos tienen la capacidad para certificar el consumo de combustible y las emisiones, no sólo de CO2, sino de otras emanaciones, como material particulado.

Explicó que la homologación de vehículos, consiste en certificar condiciones de seguridad de los mismos, como también certificar las emisiones de gases, como CO2, rigiéndose el afecto por las normas europeas (euro 4 para los motores diesel y euro 3 para los motores de bencina), establecidas en el plan de descontaminación de Santiago, y que se encuentran en proceso de reformulación de las mismas, dada la necesidad de actualizarlas.

En todo caso, hizo presente que al Ministerio le parece que el objetivo del proyecto podría ser alcanzado mediante una norma reglamentaria, tal como se regula actualmente la emisión de gases por parte de vehículos livianos o pesados.

Por su parte, el Director del Servicio Nacional del Consumidor señaló que la Ley que Establece Normas Sobre Protección de los Derechos de los Consumidores contempla el derecho a la información veraz y oportuna sobre condiciones relevantes de un bien o servicio. Consecuentemente, resulta necesario determinar qué se debe entender por información relevante para quien desea comprar un automóvil. Entre las condiciones relevantes para la persona que adquiere un automóvil están los atributos

del vehículo como el rendimiento de kilómetros por litro de combustible, costos de adquisición y de mantención, valor de permisos de circulación y de seguros asociados.

En cuánto a determinar si es relevante o no la información de emisiones de gases de un vehículo, corresponde a una decisión legislativa, teniendo presente que en la actualidad existe la exigencia de sello verde, con lo cual se fija un piso normativo mínimo para permitir la circulación de vehículos lo que redunda, finalmente, en la decisión de compra de los consumidores.

Por otra parte, destacó que las facultades que posee el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sobre la certificación de emisión de gases de los vehículos, y del Ministerio de Economía respecto de la Ley Sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, son suficientes para establecer esta obligación, por cuanto sólo sería necesario elaborar las normas técnicas sobre medición de CO2 y rendimiento de combustible, lo cual se puede hacer mediante la fijación de estándares mínimos o mediante la obligación de información de características del producto, si se opta por esta última, la consecuencia que se produce es que todos los vehículos se podrían comercializar mientras informen sus características, a diferencia del sistema anterior en que sólo se podrían vender los autos que cumplieran determinadas características.

En definitiva, consideró innecesario legislar sobre la materia ya que para aplicar esta norma bastaría un decreto conjunto de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Economía que la haga exigible en especial considerando que existe la normativa técnica de CO2 y de rendimiento de kilómetros por litros.

* * * * * *

Durante el debate en la Comisión, el diputado señor Godoy explicó que uno de los objetivos de la moción al proponer la modificación de la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores es buscar el incentivo de conductas que redunden en que éste adopte una decisión informada respecto de los efectos que su acción tiene sobre el medio ambiente, por lo que estimaba que se debía aprobar la iniciativa.

- Votación en general del proyecto.

La Comisión, compartiendo los objetivos y fundamentos tenidos en consideración por la moción **procedió a dar su aprobación a la idea de legislar por la unanimidad de los Diputados presentes,** señores Accorsi, Girardi, Sepúlveda y Vallespín.

b) Discusión particular.

Artículo único

Incorpora, en el Párrafo 1° del Título III de la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes artículos 32 bis y 32 ter:

Artículo 32 bis

Agrega un artículo 32 bis que dispone que todo vehículo motorizado liviano, ya sea con motor a gasolina o diesel y cuya primera inscripción se realice con posterioridad a la puesta en vigencia de esta norma, deberá contar con un certificado que dé cuenta del total de sus emisiones de dióxido de carbono (CO2) y de su rendimiento combinado (rendimiento en ciudad y rendimiento en carretera) de combustible, para cuyo efecto cada fabricante o armador o sus representantes legales en Chile deberán entregar esta información respecto de todos sus modelos de venta en nuestro país. Asimismo, establece que esta última deberá ser exhibida de forma visible en los vehículos, publicada en todos los soportes de información de referencia y estar visible para el comprador hasta el momento de su entrega material por parte del vendedor en un rótulo del parabrisas, que sólo podrá ser removido por el comprador una vez que reciba materialmente el vehículo en propiedad.

La Diputada señora Pascal y los Diputados señores Chahuan, Godoy, Meza y Sepúlveda formularon indicación para sustituirlo por el siguiente:

"Artículo 32 bis.- Todo vehículo motorizado nuevo, sin uso, de un peso bruto vehicular inferior a 2.700 kilogramos, para ser comercializado, deberá ser rotulado con una etiqueta que señale, a lo menos, los niveles de emisión de dióxido de carbono y su rendimiento combinado de combustible.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones reglamentará, entre otros contenidos, el diseño de la etiqueta, su ubicación en los vehículos, la información que deba contener, la forma y condiciones para obtenerla establecerá el plazo desde cuando regirá su exigencia.

Los que comercializaren vehículos contraviniendo la obligación establecida en el inciso primero, serán sancionados de acuerdo a lo establecido en la presente ley, sin perjuicio de las medidas que el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones pueda aplicar conforme a su normativa.".

Se fundamentó la indicación señalando que ella recoge la idea matriz del proyecto en una sola disposición, puesto que en su inciso primero se establece que todos los vehículos livianos nuevos se deberán rotular con una etiqueta que señale la emisión de dióxido de carbono y el consumo de combustible.

A su vez, el inciso segundo dispone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá reglamentar el contenido de la etiqueta, diseño, forma y requisitos parta obtenerlo, así como el plazo desde que será exigible este etiquetado.

Por último, el inciso tercero contempla las sanciones en caso de infracción a esta disposición.

Durante el debate de la indicación se expresó que si bien eran atendibles las razones dadas por los representantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Director del Servicio Nacional del Consumidor, el consumidor quedaba más protegido si esta obligación estaba establecida en la ley y no en un reglamento que por sus características se puede modificar con mayor facilidad. Asimismo, se hizo presente que los países europeos otorgan a esta materia la categoría de norma legal.

Puesta en votación la indicación **es aprobada por la unanimidad** de los Diputados presentes.

Artículo 32 ter.

Esta disposición exige que los folletos y soportes publicitarios de vehículos motorizados livianos nuevos a la venta cuenten con la información sobre su rendimiento de combustible y sobre su aporte de dióxido de carbono, que ocupará como mínimo el 20% del espacio publicitario respectivo.

Asimismo, establece exigencias respecto del contenido de las etiquetas y de los folletos informativos, en lo que respecta al consumo oficial de combustible y a las emisiones específicas oficiales de CO2, datos con los que se elaborará una escala dividida en siete secciones, a cada una de las cuales se asignará una letra, desde la letra A (menos contaminante) hasta la letra G (más contaminante). Igualmente, dispone que las etiquetas y rótulos deberán llevar información acerca de la marca, modelo, categoría, centímetros cúbicos, año de fabricación, tipo de combustible que utiliza el vehículo, y una leyenda con la siguiente advertencia: "El consumo de combustible y las emisiones de CO2 dependen del rendimiento del vehículo y del estilo de manejo. El CO2 es el principal gas de efecto invernadero responsable del calentamiento del planeta".

Durante la discusión se hizo presente la necesidad de establecer en la ley los contenidos mínimos de los folletos, etiquetas y soportes publicitarios por lo que se abogó por la aprobación de este artículo.

Puesto en votación el artículo **es aprobado por la unanimidad** de los Diputados presentes.

III.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADOS.

Artículos rechazados.

No hay.

Indicaciones rechazadas.

No hay.

Por las razones señaladas y por las que expondrá oportunamente la Diputada Informante, esta Comisión recomienda aprobar el proyecto de conformidad al siguiente texto:

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.- Incorpóranse en el Párrafo 1° del Título III de la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes artículos 32 bis y 32 ter:

"Artículo 32 bis.- Todo vehículo motorizado nuevo, sin uso, de un peso bruto vehicular inferior a 2.700 kilogramos, para ser comercializado, deberá ser rotulado con una etiqueta que señale, a lo menos, los niveles de emisión de dióxido de carbono y su rendimiento combinado de combustible.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones reglamentará, entre otros contenidos, el diseño de la etiqueta, su ubicación en los vehículos, la información que deba contener, la forma y condiciones para obtenerla y establecerá el plazo desde cuando será exigible.

Los que comercializaren vehículos contraviniendo la obligación establecida en el inciso primero, serán sancionados de acuerdo a lo establecido en la

presente ley, sin perjuicio de las medidas que el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones pueda aplicar conforme a su normativa.

Artículo 32 ter.- Asimismo, todos los folletos y soportes publicitarios de vehículos motorizados livianos nuevos a la venta, deberán contar con la información sobre su rendimiento de combustible y sobre su aporte de dióxido de carbono, CO2, utilizando como mínimo un 20% del espacio publicitario respectivo con la información gráfica del rendimiento, su expresión numeral expresada en kilómetros por litro (Km/l) y también sus emisiones de CO2, expresadas en gramos por kilómetro (g/Km), de forma claramente visible.

Las etiquetas y folletos informativos deben contener el valor numérico del consumo oficial de combustible, expresado en km/l, y de las emisiones específicas oficiales de CO2 en g/km. Con esta información se elaborará una escala dividida en siete secciones, a cada una de las cuales se le asignará una letra, desde la letra A (menos contaminante) hasta la letra G (más contaminante).

Las etiquetas y rótulos deberán llevar además información acerca de la marca, modelo, categoría, centímetros cúbicos, año de fabricación y tipo de combustible que utiliza el vehículo.

Las etiquetas deberán llevar la siguiente frase: "El consumo de combustible y las emisiones de CO2 dependen del rendimiento del vehículo y del estilo de manejo. El CO2 es el principal gas de efecto invernadero responsable del calentamiento del planeta”.”.

* * * * * * *

Se designó Diputado Informante al señor Joaquín Godoy Ibañez.

* * * * * * *

Tratado y acordado, según consta las actas correspondientes a las sesiones de 67ª, de 16 de abril; 69ª, de 6 de mayo; 70ª, de 14 de mayo, y 72ª, de 11 de junio, todas celebradas durante el curso del año 2008, con asistencia de la Diputada señora Denise Pascal Allende, (Presidenta) y de los Diputados señores Enrique Accorsi Opazo; Francisco Chahuán Chahuán; Álvaro Escobar Rufatt; Alejandro García-Huidobro Sanfuentes; Guido Girardi Briere; Roberto León Ramírez; Fernando Meza Moncada; Roberto Sepúlveda Hermosilla, Patricio Vallespín López.

Sala de la Comisión, a 11 de junio de 2008.

MARÍA TERESA CALDERÓN ROJAS
Abogada Secretaria Accidental de la Comisión