

ANAC critica atraso en reglamento de eficiencia energética para vehículos: “Tiene que existir, antes de fijar una multa”



DIEGO MENDOZA,
 SECRETARIO GENERAL DE
 LA ASOCIACION NACIONAL
 AUTOMOTRIZ DE CHILE (ANAC).

“Las multas van a impactar el precio de los automóviles livianos y, por lo tanto, a los consumidores”.

■ El secretario general del gremio indicó que la tardanza en la normativa a más de dos años de firmada la ley “nos parece grave, dado que somos el único sector sujeto al pago” de una sanción por rendimiento deficiente.

POR BLANCA DULANTO

Ya son tres las oportunidades en las que el Ministerio de Energía ha ingresado el reglamento para la fijación de estándares de eficiencia energética vehicular (Decreto Supremo 14-2022) a la Contraloría, formando así parte de las normativas que

se encuentran a la espera de aprobación para así posibilitar la puesta en práctica de sus respectivas leyes.

Para el caso del parque automotor, la Ley de Eficiencia Energética establece una multa para automóviles, buses y camiones con motores a combustión interna, gasolina o diésel que se comercialicen

sin cumplir con un determinado estándar mínimo de consumo de combustible.

En esa línea, el reglamento pendiente establece el procedimiento para fijar estándares de eficiencia energética vehicular y las normas necesarias para su aplicación, como un paso previo a la implementación de la ley.

No obstante, en estas etapas la cartera de Energía ha realizado más de setenta cambios en distintos artículos de ese decreto, proceso que a juicio de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), ha implicado una

modificación a la aplicación retroactiva del mismo, retrasando su tramitación en Contraloría.

“Es un hecho público y notorio que en la tramitación (del reglamento) que ha hecho el Gobierno del Presidente Boric a dos años y medio de ser firmado, se le ha hecho cambios a ese documento en varios artículos e incisos, pero manteniendo siempre la firma de estas autoridades en las tres versiones”, indicó el secretario general de la ANAC, Diego Mendoza. Esto en relación a las modificaciones al texto suscrito en febrero de 2022 por el exPresidente Sebastián Piñera, su ministro de Energía, Juan Carlos Jobet, y la ministra de Transporte de la época, Gloria Hutt.

Sin embargo, Mendoza aseguró que –a pesar de esta situación– “tiene que existir este reglamento antes que cualquier otra cosa, sobre todo antes de establecer el estándar y antes de fijar una multa por rendimiento deficiente”.

El representante del gremio sostuvo, en este sentido, que el Ministerio de Energía se ha saltado este paso fijando un estándar en la resolución, en circunstancias que es “el último paso del orden jerárquico”.

En palabras del gremio, el Ministerio de Energía hace dos años “se precipitó” con la dictación de multas para

los vehículos, debido que en ese minuto no existía, y aún no se promulga, el reglamento que determine el procedimiento para fijar los estándares de eficiencia energética vehicular, el cual debió ser dictado, a más tardar, a inicios de 2022.

En esa línea, el secretario general de la ANAC aseguró que –en el contexto de la publicación del estándar de eficiencia energética de vehículos livianos, y entendiendo que el atraso en la tramitación de los reglamentos es transversal– “el retraso en este reglamento nos parece grave dado que somos el único sector que está sujeto al pago de una multa”.

Y advirtió que “aquí estamos hablando de multas que van a impactar el precio de los automóviles livianos; por lo tanto, van a impactar en el precio que pagan los consumidores”.

Fijación de estándar y multas

El estándar es el rendimiento vehicular de consumo de gasolina con el cual se miden todos los vehículos nuevos vendidos en el país.

Con este factor, el Ministerio de Energía –a través de una resolución exenta– busca exigir un mínimo de 18,8 kms. recorridos por litro de combustible para los vehículos livianos, límite que en caso de incumplimiento origina

el cobro de una multa.

En ese sentido, Mendoza indicó que “si el Gobierno busca gobernar por la vía de resoluciones, fijando un estándar y cobrando multas, eso es una ilegalidad, es arbitrario y va en contra del procedimiento mismo de la ley, que es lo que tiene que regir el actuar del ministerio”.

Adicionalmente, aseguró que “en dictadura se gobernaba con decretos, pero esto es peor, porque es gobernar con resoluciones que ni siquiera están sujetas al trámite de toma de razón en Contraloría. Por lo tanto, es gravísimo porque todo lo que se contenga en eso –dado que no ha sido trabajado en comités técnicos– adolece de graves falencias y son documentos incompletos porque le faltan factores de cálculo y de cómo cobrar las multas. Quieren validarlos y sanearlos haciendo vista gorda a la inexistencia de un reglamento que debió existir en nuestra opinión, a inicios de 2022 y que todavía no existe pese a que estamos a mediados de 2024”.

Al día de hoy, aunque el Gobierno sostiene que se está aplicando multas, desde la ANAC sostienen que no es posible cobrar esa sanción, porque para eso necesariamente –por ley– tiene que existir el reglamento que establezca los lineamientos para el sector.