

Informe de Impacto Regulatorio Evaluación Prel



Tipo de Normativa: Decreto

Materia: MODIFICA DECRETO SUPREMO N° 61, DE 2012, DEL MINISTERIO DE ENERGÍA, QUE APRUEBA REGLAMENTO DE ETIQUETADO DE CONSUMO ENERGÉTICO PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS LIVIANOS Y MEDIANOS

Ministerio que lidera: Ministerio de Energía

Ministerios que firman: Ministerio de Medio Ambiente; Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Fecha Informe: 8/28/2025 9:57:53 AM

Evaluación Preliminar

I. Propuesta

Descripción

Actualmente el DS 61/2012 del Ministerio de Energía establece que los valores numéricos de rendimiento y emisiones de CO₂ que se indiquen en la etiqueta de consumo energético son aquellos que resulten de la aplicación del ciclo de ensayo NEDC (New European Driving Cycle). Es necesario actualizar este decreto para que se encuentre alineado con el proceso de homologación de vehículos livianos y medianos, que a partir del 1 de octubre de 2025 deberá realizarse aplicando el ciclo de conducción WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), que viene a reemplazar a las directrices que refieren al ciclo NEDC. Esto, para asegurar la aplicación armónica y eficaz de las normas citadas. De lo contrario, las referencias al NEDC en el DS 61 generan una inconsistencia normativa ya que los datos de consumo energético que se obtendrán a partir del proceso de homologación no coincidirán con lo establecido en la metodología actual de etiquetado. Este decreto modifica dos artículos del DS 61

Cambios normativos

Cambios Normativos: No mantiene registro.

Rango de la Regulación: Modifica normas relativas a servicios o mercados regulados

II. Descripción General

Problema identificado

El artículo 5 del Decreto Supremo N°61 de 2012 del Ministerio de Energía establece que los valores de rendimiento y emisiones de CO₂ informados en la etiqueta de consumo energético de vehículos motorizados livianos y medianos serán obtenidos a partir de la información constatada en el proceso de homologación vehicular, estableciendo como referencia para efectos de las mediciones y cálculos, las Directivas 70/220/CEE y 80/1268/CEE, y el Reglamento N°101 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Estas referencias técnicas corresponden al ciclo de conducción New European Driving Cycle (NEDC), el cual ha sido reemplazado a nivel internacional por el Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP), un protocolo que entrega resultados más exigentes y representativos de las condiciones de conducción.

En Chile, el DS N° 40 de 2019, que modifica el DS N°54 de 1994 (norma de emisión vehículos medianos), y el DS N° 41 de 2019, que modifica el DS N°211 de 1991 (norma de emisión vehículos livianos), ambos del Ministerio del Medio Ambiente, establecieron la obligación de utilizar el ciclo WLTP para efectos de homologación a partir de la entrada en vigencia de la segunda fase de las normas Euro 6c (1 de octubre de 2025).

La mantención de las referencias al NEDC (normativas europeas) en el texto actual del DS 61 genera una inconsistencia normativa, ya que los datos de consumo energético que se obtendrán a partir del proceso de homologación no coincidirán con lo establecido en la metodología actual de etiquetado. Dado que la normativa ambiental ya exige el uso del WLTP, mantener ambas referencias en paralelo generaría una incongruencia entre los decretos, lo que no puede ser resuelto mediante medidas voluntarias o administrativas.

Esta situación podría traducirse en la entrega de información desactualizada o inconsistente a los consumidores, afectando la transparencia y la comparabilidad de los datos disponibles para su decisión de compra.

Objetivos esperados

El objetivo principal de la modificación al artículo 5 del DS 61 es alinear la metodología de cálculo del rendimiento energético y las emisiones de CO₂ con el ciclo de conducción WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) que será utilizado para efectos de homologación, en conformidad a lo establecido en los DS 40 y 41 del Ministerio de Medio Ambiente. Esta actualización permitirá evitar incongruencias normativas entre los decretos vigentes, modernizar el marco técnico regulatorio en línea con estándares internacionales, y mejorar la calidad de la información entregada a los consumidores a través de la etiqueta de consumo energético. El cumplimiento de este objetivo será verificable una vez que, a partir de octubre de 2025, todas las etiquetas energéticas se elaboren con base en los datos obtenidos mediante el ciclo WLTP, coincidiendo con la entrada en vigencia de la segunda fase de las normas Euro 6c. Cabe señalar que el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) ya cuenta con los equipos e infraestructura necesarios para la aplicación del nuevo protocolo, el cual ha comenzado a implementarse durante el presente año. Asimismo, esta modificación busca generar condiciones que faciliten la implementación y actualización de los estándares de eficiencia energética vehicular, al contar con información más realista y actualizada sobre los rendimientos de los vehículos. Esto cobra especial relevancia considerando que ya se encuentran en curso los estándares aplicables a vehículos livianos, en el marco de la Ley N° 21.305 sobre Eficiencia Energética. Esta modificación también es coherente con los compromisos internacionales de Chile en materia de reducción de emisiones de CO₂, incluyendo los asumidos bajo el Acuerdo de París. Al adoptar el ciclo WLTP, el país se alinea con las mejores prácticas internacionales en evaluación de emisiones y consumo energético del sector transporte.

Alternativas consideradas

La intervención regulatoria es necesaria ya que la referencia a las normativas europeas asociadas al ciclo NEDC del DS 61 generan una incongruencia con la normativa ambiental en materia de homologación, que actualmente hace referencia al WLTP. Por tanto, no es viable resolver este desajuste mediante medidas voluntarias o administrativas.

Mantener el artículo 5 del DS 61 sin modificaciones, conservando las referencias a las directivas y reglamentos europeos, habría generado una incongruencia normativa con los Decretos Supremos N° 40 y N° 41 de 2019 del Ministerio del Medio Ambiente, que establecen el uso obligatorio del ciclo WLTP a partir del 1 de octubre de 2025. Además, implicaría que la información en la etiqueta de consumo energético no reflejaría adecuadamente los datos de los ensayos de homologación, afectando su utilidad y consistencia técnica.

Otra opción evaluada fue eliminar por completo la referencia explícita al ciclo de ensayo en el DS N° 61, delegando esta definición técnica al Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) mediante resoluciones administrativas. Si bien esta alternativa habría otorgado mayor flexibilidad técnica, presentaba riesgos de inseguridad jurídica y de interpretación, lo que podría haber generado confusión entre los actores regulados.

Justificación de la propuesta

La modificación propuesta permite armonizar el marco normativo vigente, garantizando la coherencia entre el etiquetado de los vehículos con la información que se obtiene en el proceso de homologación vehicular.

Al alinear normativamente el etiquetado con los nuevos requisitos de homologación, se entrega certeza jurídica a los regulados sobre los requisitos técnicos aplicables, lo que fue valorado positivamente por la industria, que solicitó contar con claridad sobre el cambio de ciclo de ensayo. Así, se responde adecuadamente a las observaciones planteadas en el proceso de consulta pública.

Por otra parte, la modificación genera impactos positivos. Uno de ellos es la mayor representatividad de los datos informados en la etiqueta de consumo energético al adoptar el ciclo de conducción WLTP, el cual permite obtener información más precisa sobre el rendimiento energético y las emisiones de CO₂ de los vehículos, lo que permitirá a los consumidores tomar mejores decisiones de comprar. Desde el punto de vista del Estado, la mejora en la calidad de la información permitirá contar con datos más fidedignos para evaluar los efectos de políticas públicas en el sector transporte, tales como las normas de emisiones y los estándares de eficiencia energética vehicular. Además, la medida posiciona a Chile en línea con las tendencias de los estándares internacionales, reforzando su compromiso con la transición hacia una movilidad más eficiente y baja en emisiones.

La modificación no genera costos adicionales para los actores involucrados, dado que el 3CV, a propósito de los DS N° 40 y N° 41 de 2019 del Ministerio del Medio Ambiente, ya había adquirido los equipos e implementado la capacidad técnica para realizar los ensayos bajo ciclo WLTP con anterioridad a la modificación del decreto. Durante todo el año 2025, el 3CV ha

estado en condiciones de aplicar este ciclo, por lo que no se estima un impacto financiero nuevo derivado de esta medida.

Descripción del contenido de la propuesta

La implementación de la modificación al artículo 5 del Decreto Supremo N° 61 de 2012 será responsabilidad conjunta del Ministerio de Energía y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Como fue explicado, esta modificación permite armonizar la metodología establecida para definir los valores de rendimiento y emisiones a ser informados en la etiqueta de consumo energético, con el ciclo de conducción que será utilizado en el proceso de homologación.

El proceso de homologación vehicular, a cargo del 3CV (organismo público del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), es obligatorio para todo vehículo nuevo que se comercialice en Chile y permite verificar requisitos de seguridad, emisiones y otros parámetros técnicos. El etiquetado energético, también de carácter obligatorio para vehículos livianos y medianos nuevos, utiliza como fuente los datos oficiales generados en la homologación. Así, ambos procesos se encuentran vinculados: el 3CV realiza las pruebas y certificaciones técnicas, mientras que el Ministerio de Energía emplea esos resultados para elaborar la etiqueta.

El Ministerio de Energía será responsable de actualizar el diseño gráfico de la etiqueta de consumo energético y de modificar la plataforma web que entrega esta información al público. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), generará y gestionará las bases de datos que contienen los nuevos rendimientos y emisiones obtenidos mediante ensayos bajo el ciclo WLTP.

El propósito del sistema de etiquetado es entregar a los consumidores información estandarizada y transparente sobre el consumo energético y las emisiones de CO₂ de los vehículos livianos y medianos nuevos, con el fin de facilitar decisiones de compra informadas y promover la eficiencia energética en el sector transporte.

Cabe destacar que, si un vehículo ya ha sido homologado bajo el ciclo WLTP, no es necesario realizar pruebas adicionales para efectos del etiquetado. La etiqueta utiliza los datos oficiales generados en el proceso de homologación vehicular, lo que significa que la modificación no introduce costos adicionales para los fabricantes ni para la autoridad, ya que únicamente se actualiza la fuente de información con fines informativos, manteniendo la coherencia regulatoria.

Adicionalmente, la propuesta considera la modificación de la letra e del artículo 4 del DS N° 61, con el fin de precisar la forma en que debe expresarse la información en la etiqueta según el tipo de tecnología de propulsión del vehículo. En concreto, se establece que en los vehículos a combustión interna o híbridos sin recarga exterior se informará el rendimiento de combustible oficial combinado, además de los rendimientos obtenidos en las fases del ciclo vigente (WLTP), medidos en km/l, junto al valor numérico de emisiones de CO₂ combinadas. En los vehículos eléctricos se informará el rendimiento eléctrico combinado en km/kWh. En los híbridos enchufables se informará tanto el rendimiento de combustible como el eléctrico, en los mismos términos señalados.

El principal mecanismo de cumplimiento será la validación técnica de los datos por parte del 3CV, como parte del proceso de homologación de los vehículos. Asimismo, se exigirá la actualización de las etiquetas de consumo energético, conforme al nuevo diseño y la información obtenida bajo el protocolo WLTP.

Finalmente, la normativa mantendrá flexibilidad para su eventual ajuste, dado que los protocolos de ensayo y las metodologías de medición de emisiones y consumo energético evolucionan con rapidez a nivel internacional. La modificación actual es coherente con el contexto tecnológico vigente, pero se reconoce la necesidad de monitorear el desarrollo de nuevos métodos y estándares, con miras a futuras actualizaciones que permitan mantener la relevancia y efectividad del sistema de etiquetado energético.

Entrada en Vigencia

La modificación del DS N°61 indica en su disposición transitoria que las modificaciones descritas entrarán en vigencia el 1 de octubre de 2025, junto con la segunda fase de implementación de las obligaciones consagradas en el artículo 4° decies del decreto supremo N°211, de 1991 y en el artículo 4° nonies del decreto supremo N° 54, de 1994, ambos del MTT. De esta forma, coincide con la entrada en vigencia de la segunda fase de las normas Euro 6c.

De forma complementaria, y fuera del marco de las modificaciones descritas en este informe, en materia de etiquetado se previó un periodo de transición, respaldado en lo dispuesto por el artículo 4° del DS N° 61, el cual permite —mediante resolución conjunta de los Subsecretarios de Energía y Transportes— incorporar anticipadamente elementos gráficos o explicativos a la etiqueta. En ese marco, se dictó la Resolución Exenta N° 66 de 2025 del Ministerio de Energía, que dejó sin efecto la Resolución N° 37 de 2017 e incorporó el Anexo 2, correspondiente al nuevo formato de etiqueta bajo ciclo WLTP. Esto permite a los fabricantes e importadores utilizar anticipadamente el nuevo formato de etiqueta durante el periodo transitorio, hasta su entrada en vigencia obligatoria en octubre de 2025.

III. Agentes o grupos impactados directamente por la propuesta

Agentes o Grupos	Costos	Beneficios
Empresas	No	No
Micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes)	No	No
Instituciones del Sector Público	No	Sí
Personas naturales	No	No
Personas consumidoras	No	Sí
Trabajadores y trabajadoras	No	No
Mujeres	No	No
Niños, Niñas y Adolescentes (NNA)	No	No
Personas con discapacidad	No	No
Comunidad LGTBIAQ+	No	No
Personas migrantes	No	No
Pueblos originarios	No	No

Detalle de la distribución del impacto

La modificación genera impactos positivos desde el punto de vista de política pública. Entre los principales beneficios se encuentra la mayor representatividad de los datos informados en la etiqueta de consumo energético al adoptar el ciclo de conducción WLTP, el cual permite obtener información más precisa sobre el rendimiento energético y las emisiones de CO₂ de los vehículos, lo que permitirá a los consumidores tomar mejores decisiones de comprar. Solo en 2024 se comercializaron 187.364 vehículos livianos nuevos y 75.490 vehículos medianos nuevos en el país, todos ellos sujetos al sistema de etiquetado, lo que da cuenta de la relevancia de contar con información precisa y comparable. Desde el punto de vista del Estado, la mejora en la calidad de la información permitirá contar con datos más fidedignos para evaluar los efectos de políticas públicas en el sector transporte, tales como las normas de emisiones y los estándares de eficiencia energética vehicular. Además, la medida posiciona a Chile en línea con las tendencias de los estándares internacionales, reforzando su compromiso con la transición hacia una movilidad más eficiente y baja en emisiones.

A su vez, un eventual efecto que se desprende del cambio de ciclo de conducción utilizado en el proceso de homologación es que, al ser el ciclo WLTP más exigente que el NEDC, los valores de rendimiento energético informados por los fabricantes puedan verse reducidos, y las emisiones de CO₂ puedan aparecer más elevadas en las etiquetas. Esto podría tener implicancias en el cumplimiento de los estándares de eficiencia energética vehicular, especialmente si los niveles actuales fueron definidos en base a datos obtenidos bajo el ciclo NEDC. Sin embargo, este efecto ha sido previsto y considerado, y existe la posibilidad de revisar los niveles de exigencia de los estándares si se detecta una disminución significativa del rendimiento energético a nivel agregado. Este es un efecto indirecto, ya que es consecuencia del cambio en el proceso de homologación y no del etiquetado mismo.

Según el estudio del ICCT (2020) titulado "On the way to 'real-world' CO₂ values: the European passenger car market in its first year after introducing the WLTP", se observó que las emisiones de CO₂ bajo el ciclo WLTP fueron en promedio 24% mayores para vehículos diésel y 19% mayores para vehículos a gasolina, en comparación con los resultados obtenidos bajo el NEDC. Este tipo de indicadores permitirá establecer límites razonables de variación y servirán como referencia para el análisis de desempeño. Sin embargo, en nuestro país se han observado diferencias menores en casos de vehículos que se han homologado por medio de los ciclos NEDC y WLTP. Durante este año, se registraron diez vehículos que fueron homologados en ambos ciclos, evidenciando una disminución promedio del 10 % en el rendimiento cuando se compara con los resultados obtenidos bajo el ciclo NEDC, cifra menor a la esperada.

En términos del impacto fiscal, la modificación no genera costos adicionales para los actores involucrados, dado que el 3CV, a propósito de los DS N° 40 y N° 41 de 2019 del Ministerio del Medio Ambiente, ya había adquirido los equipos e implementado la capacidad técnica para realizar los ensayos bajo ciclo WLTP con anterioridad a la modificación del decreto. Durante todo el año 2025, el 3CV ha estado en condiciones de aplicar este ciclo, por lo que no se estima un impacto financiero nuevo derivado de esta medida.

Aplicación diferenciada a Mipymes

No

Impacto en género

Neutro

Detalle de impacto en género

No tiene impacto de género.

IV. Costos Esperados

Tipos de Costos	Seleccionado	Nivel
Costos financieros directos	No	No ingresado
Costos de cumplimiento	No	No ingresado
Costos indirectos	No	No ingresado

V. Impacto Neto**Distribución de los efectos esperados****Región:**

No tiene impacto específico por región.

Sector Económico:

Transporte, almacenamiento y comunicaciones.

Grupo Etario:

No tiene un impacto específico por grupo etario.

Magnitud y ámbito del impacto esperado

Se espera que la propuesta tenga un bajo impacto en: Estándares y acuerdos internacionales;

Comentarios adicionales

Es importante señalar que la Resolución Exenta N° 66 de 2025 fue publicada debido a un problema operativo en los laboratorios del 3CV. La normativa de emisiones permite homologar un vehículo ya sea por la norma vigente o por una superior; en consecuencia, algunos importadores optaban por homologar bajo la norma Euro 6c, lo que implicaba utilizar el ciclo WLTP. Sin embargo, el Decreto N° 61 exigía simultáneamente que se informaran los resultados del ciclo NEDC. Esto obligaba a que ciertos modelos debieran pasar por doble homologación (NEDC y WLTP), generando mayores tiempos de espera y sobrecarga en los laboratorios del 3CV. La Resolución 66 permitió resolver esta situación al habilitar que, desde su publicación y hasta el 1 de octubre de 2025 (fecha de entrada en vigencia de la segunda fase de la norma Euro 6c), los vehículos que cumplieran con dicha norma pudieran homologarse electivamente con NEDC o con WLTP. Asimismo, la resolución incorporó el Anexo 2, que establece el nuevo formato de la etiqueta considerando la información entregada por el ciclo WLTP, lo que facilitó la transición normativa y administrativa. Ambos documentos se anexan junto a esta presentación.