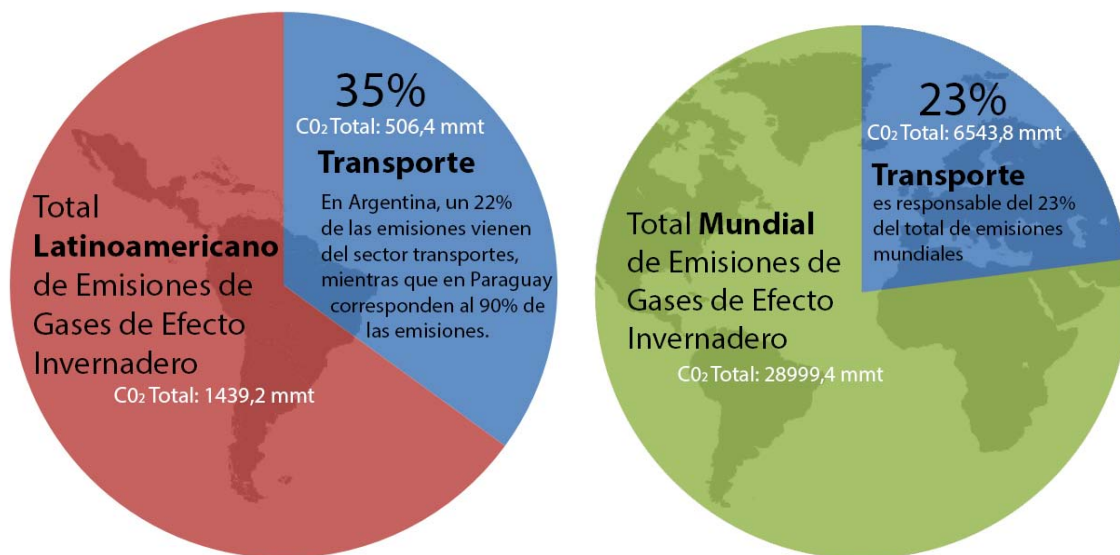


Historias Exitosas de Eficiencia en Vehículos

Estudios recientes han mostrado que, en Latinoamérica, tanto las emisiones totales de gases de efecto invernadero como aquellas del sector transporte se duplicaron entre 1980 y 2007. Pese a que el crecimiento económico es el factor predominante, un estudio del Banco Mundial sugiere que el aumento en las emisiones del sector transportes se debe en ocasiones a un aumento en la intensidad energética del transporte en la economía. En los países donde el aumento en el consumo energético del sector transportes supera el crecimiento del PIB, el estudio recomienda implementar políticas regulatorias. Se recomiendan instrumentos de política fiscal en países donde el sólo crecimiento económico es el responsable. En cualquier caso, es claro que la propiedad de vehículos y el movimiento de cargas aumentarán en Latinoamérica a la vez que ésta se desarrolla económicamente, por lo que serán necesarias políticas para vehículos eficientes para apoyar el desarrollo bajo en carbono y reducir la contaminación del aire.



Las Políticas para Vehículos Eficientes pueden agruparse en cuatro tipos:

Regulaciones – Menor consumo de combustible o estándares de emisiones de GEI para fabricantes de vehículos, basados en promedios de la flota o en clasificaciones por tamaño o peso; requisitos para que ciertas tecnologías sean vendidas o producidas; requisitos para comprar vehículos que cumplan ciertos estándares, en general aplicados a las flotas, no a individuos; restricciones para la importación de vehículos usados.

Incentivos Fiscales – Mayores impuestos a los combustibles; tarifas diferenciadas, impuestos, tarifas de registro o descuentos en base al consumo de combustible o emisiones; políticas que permitan o restrinjan ciertos tipos de vehículos en distintas instalaciones, o cargos variables para acceder a ciertas instalaciones dependiendo de la eficiencia del vehículo.

Inversiones – Financiamiento para investigación tecnológica avanzada; creación de infraestructura especializada, como por ejemplo redes de estaciones de carga para vehículos eléctricos.

Programas de Concientización - Etiquetado obligatorio de eficiencia en el consumo de combustibles. Programas educativos de "conducción ecológica"

En países donde existe una industria doméstica de vehículos a motor, las regulaciones dirigidas a los fabricantes pueden influenciar de manera importante la oferta de vehículos eficientes y la disponibilidad de opciones. Sin embargo, la mayor parte de los países en desarrollo deben importar vehículos para suplir su demanda. Debido al tamaño de sus mercados, estos países pueden tener menos éxito en políticas dirigidas a los fabricantes.

Chile – Etiquetado de Consumo de Combustible

Chile fue el primer país en Latinoamérica en anunciar un sistema de etiquetado de consumo de combustible para vehículos livianos. El sistema, basado en la legislación del consumidor, requiere que todos los vehículos con un peso bruto menos a 2.700 kgs. tengan información sobre la eficiencia en el consumo de combustibles y las emisiones de GEI. El etiquetado fue implementado en forma voluntaria a comienzos del 2011, y en Septiembre del 2011 empezó a ser obligatorio para todos los vehículos livianos vendidos en Chile (excluyendo los vehículos comerciales). En Chile, la importación de vehículos usados está prohibida. La información en la etiqueta es similar a la del sistema alemán, e incluye el uso de combustible expresado en kilómetros por litro, emisiones de CO en gramos de CO emitido por kilómetro viajado, y el estándar de emisiones que cumple el vehículo, p.ej. EURO III.



Hong Kong – Rebajas de Tasas

Hong Kong introdujo un incentivo tributario basado en la eficiencia en el consumo de combustibles el 2007. Vehículos con una eficiencia de al menos un 40% por sobre el promedio de su correspondiente clase de vehículos privados, califican para una reducción en el Impuesto al Primer Registro (IPR). La última revisión a la tasa de reducción del IPR aumentó la exención de un 30% al 45%, sujeto a un techo que fue aumentado de HK\$50.000 a HK\$75.000 por auto. El llamado “estándar de calificación ambientalmente amistosa de vehículos privados a petróleo” se ha estrechado cada año para adaptarse a los avances tecnológicos.

Los vehículos comerciales eficientes también reciben reducciones que pueden ser incluso mayores que las de los vehículos particulares: 100% para taxis y buses livianos, 50% para vehículos comerciales. Desde el inicio del programa, el sector ha reducido su porcentaje total de emisiones del 18% al 16%.

EE.UU. – Programa de Carga Smartway

La EPA de EE.UU. ha tenido desde el 2004 un programa voluntario para mejorar la eficiencia de la industria de carga. El Programa Smartway fue desarrollado con aportes de la industria de carga y grupos ambientalistas. El programa ha reclutado a cerca de 2.900 compañías y asociaciones. Estas compañías han sacado ventaja de los programas de asistencia técnica, tales como evaluaciones tecnológicas, y mecanismos financieros como préstamos con tasas de interés reducidas en condiciones flexibles, para que cumplan con las especificaciones técnicas voluntarias del programa. También hay un componente de investigación y desarrollo que se centra en encontrar nuevas formas de optimizar el transporte de materiales y productos. En 2009-2010, el programa financiero de SmartWay entregó US\$13,5 millones para apoyar programas de financiamiento de camiones. Entre 2004 y 2010 el programa estima que logró reducciones de CO₂ de 16,5 mmt, así como reducciones de NOx y MP.



Para mayor información, visite www.ccap.org o escriba al Analista en Políticas de Transporte Chuck Kooshian a ckooshian@ccap.org.