



**SE PRONUNCIA SOBRE PROYECTO DEFINITIVO
DE REVISIÓN DE LAS NORMAS DE EMISIÓN
APLICABLES A VEHÍCULOS MOTORIZADOS
PESADOS.**

En Sesión de esta fecha, el Consejo de Ministros para la Sustentabilidad, reunido en sesión ordinaria, ha adoptado el siguiente:

Acuerdo N° 1, de 19 de enero de 2012

VISTOS:

Lo dispuesto en la Ley N°19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el artículo segundo de la Ley N°20.417, Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, lo prescrito en el Decreto Supremo N° 93 de 1995, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, Reglamento para la dictación de Norma de Calidad y de Emisión; la Resolución Exenta N°518, de 29 de abril de 2011, del Ministerio del Medio Ambiente, que dio inicio al proceso de revisión de la norma de emisión, publicada en el Diario Oficial el día 11 de mayo de 2011 y en el Diario La Nación el día 15 de mayo del mismo año; la Resolución Exenta N°1.114, de 15 de septiembre de 2011, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprobó el anteproyecto de revisión de norma de emisión, cuyo extracto se publicó en el Diario Oficial el día 1° de octubre de 2011 y en el Diario La Tercera el día 2 de octubre del mismo mes; el análisis general del impacto económico y social de la revisión norma señalada; las observaciones formuladas en la etapa de consulta al anteproyecto de norma; la Opinión del Consejo Consultivo del Ministerio del Medio Ambiente, emitida el día 18 de enero de 2012, los demás antecedentes que obran en el expediente; en la Resolución N°1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que Fija normas sobre exención de trámite y toma de razón, y los demás antecedentes que obran en el expediente de la revisión de norma.

CONSIDERANDO:

Que, con el fin de reducir las emisiones de los vehículos motorizados y, por lo tanto su influencia en la salud de las personas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el Decreto Supremo N° 55, de 1994, que estableció niveles máximos de emisión exigibles a vehículos motorizados pesados.

Que, la actualización del Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana, aprobado por Decreto Supremo N° 66, de 2009, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, dispuso normas de emisión de contaminantes más estrictas para los vehículos que circulen en esta Región, manteniéndose el resto del país con los mismos niveles máximos de emisión vigentes en esa fecha.

Que, con la firma del convenio de Colaboración entre la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Medio Ambiente, en noviembre del 2010, se da inicio a un trabajo en conjunto para establecer una agenda de regulaciones e incentivos necesarios para reducir la emisión de contaminantes provenientes de los vehículos motorizados. En el marco de este convenio, se acordó, entre otros temas, definir un

calendario de normas de ingreso para vehículos a nivel nacional, con el objetivo de armonizar las normas de emisión del resto del país con la Región Metropolitana.

Que, adicionalmente, de conformidad a lo señalado por fabricantes de motores y vehículos pesados provenientes de EE.UU, cuyas presentaciones constan en el expediente de revisión de esta norma, se ha considerado que la aplicación de la norma de emisión del D.S. 55, de 1994, modificado por el D.S. N°66, ambos ya citados, requiere para su cumplimiento la utilización de combustible diesel de ultra bajo contenido de azufre, 15 ppm o menos, por consideraciones de orden técnico.

Que, la distribución de combustible diesel de ultra bajo contenido de azufre, 15 ppm máximo, está contemplada sólo para la Región Metropolitana a contar de mes de septiembre del 2011, no existiendo aún un calendario de distribución de dicho combustible en el resto del país. En regiones distintas a la Metropolitana, se comercializa diesel de 50 ppm máximo. Como los vehículos pesados de carga y buses (interurbanos y rurales) operan en todo el país, no podrán abastecerse en cualquier región con combustible de ultra bajo contenido de azufre, con la consecuente imposibilidad de cumplir la norma de emisión.

Que, por lo expuesto precedentemente, es que se hace necesario modificar la norma de emisión de contaminantes contenida en el D.S. N°55, ya aludido.

SE ACUERDA:

1.- Pronunciarse favorablemente sobre el Proyecto Definitivo de Revisión de las Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Pesados, establecida por el Decreto Supremo N° 55 de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, proyecto que es del siguiente tenor:

Artículo 1°.- Reemplácese en el D.S. N° 55, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el artículo 8° ter por el siguiente:

“Artículo 8 ter.- Los vehículos motorizados pesados dotados con motor diesel y cuya primera inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, se solicite a contar de la fecha, que para cada caso se indica en las tablas 1, 2, 3 y 4, sólo podrán circular por la Región Metropolitana, en el territorio continental de la V Región y en las regiones II a X incluida la región XV, si son mecánicamente aptos para cumplir con los niveles máximos de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos totales (HCT), hidrocarburos no metánicos (HCNM), óxidos de nitrógeno (NOx) y material particulado (MP) que se señalan en los puntos a.1) o a.2) siguientes:

a.1) Emisiones provenientes del sistema de escape, en gramos/caballos de fuerza al freno-hora (gr/bHp-h):

TABLA 1: Vehículos motorizados pesados $3860 \text{ kg} \leq \text{PBV} < 15000 \text{ kg}$.

Fecha entrada vigencia	de en	Opción	CO (gr/bHP-h)	HCNM+NOx (gr/bHP-h)	HCNM (gr/bHP-h)	MP (gr/bHP-h)
1 abril 2012		1	15.5	2.4	-	0.01
		2	15.5	2.5	0.5	0.01

Los fabricantes de motores podrán optar por la opción 1 ó 2.

Tratándose de buses los límites anteriores regirán a contar 1 de septiembre de 2013.

TABLA 2: Vehículos motorizados pesados PBV \geq 15000 kg.

Fecha de entrada en vigencia	Opción	CO (gr/bHPH)	HCNM+NO _x (gr/bHPH)	HCNM (gr/bHPH)	MP (gr/bHPH)
1 abril 2012	1	15.5	2.4	-	0.10 [#]
	2	15.5	2.5	0.5	0.10 [#]

[#]Para buses urbanos este valor es 0.05.

Los fabricantes de motores podrán optar por la opción 1 ó 2.

Tratándose de buses los límites anteriores regirán a contar 1 de septiembre de 2013.

TABLA 3: Vehículos motorizados pesados

Fecha de entrada en vigencia	Opción	CO (gr/bHPH)	HCNM+NO _x (gr/bHPH)	HCNM (gr/bHPH)	MP (gr/bHPH)
1 octubre 2014 (Nuevos modelos)*	1	15.5	2.5	0.5	0.01
	2	15.5	2.4	-	0.01
1 octubre 2015 (Todos los modelos)**	1	15.5	2.5	0.5	0.01
	2	15.5	2.4	-	0.01

* **Nuevos modelos:** para efecto del presente decreto se entenderá como “nuevo modelo”, todo vehículo pesado que solicite su primera inscripción en el Registro de Vehículos Motorizado del Servicio de Registro Civil e Identificación, a contar del 1 de octubre de 2014 y respecto de cuyo motor se haya acreditado que cumple con los niveles de emisión aplicables desde dicha fecha.

** **Todos los modelos:** para efecto del presente decreto se entenderá como “todos los modelos”, todos los vehículos motorizados pesados cuya primera inscripción en el registro de vehículos motorizados del servicio de registro civil e identificación, se solicite a contar del 1 de octubre del 2015.

Los fabricantes de motores podrán optar por la opción 1 ó 2.

Tratándose de buses los límites anteriores regirán a contar 1° de septiembre de 2015.

Las mediciones se efectuarán conforme a los métodos normalizados definidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América (US-EPA), indicados en el CFR-40 Part 86 (Code of Federal Regulations).

a.2) Emisiones provenientes del sistema de escape, en gramos/kilowatt-hora (gr/kW-h):

TABLA 4

	Fecha de entrada en vigencia	Condición normalizada de medición	Ciclo	CO (gr/kw-h)	HCT (gr/kw-h)	HCNM (gr/kw-h)	NO _x (gr/kw-h)	MP (gr/kw-h)
Vehículo motorizado pesado con excepción de buses	1 de abril 2012	(1)	ESC	1.5	0.46	-	3.5	0.02
			ETC	4.0	-	0.55	3.5	0.03
	1 de octubre 2014 (nuevos modelos)*	(2)	ESC	1.5	0.46	-	2.0	0.02
			ETC	4.0	-	0.55	2.0	0.03
1 de octubre 2015 (todos los modelos)**	(2)	ESC	1.5	0.46	-	2.0	0.02	
		ETC	4.0	-	0.55	2.0	0.03	
buses	1 de septiembre 2013	(1)	ESC	1.5	0.46	-	3.5	0.02
			ETC	4.0	-	0.55	3.5	0.03
	1 de septiembre 2015	(2)	ESC	1.5	0.46	-	2.0	0.02
			ETC	4.0	-	0.55	2.0	0.03

* Nuevos modelos: para efecto del presente decreto se entenderá como “nuevo modelo”, todo vehículo pesado que solicite su primera inscripción en el Registro de Vehículos Motorizado del Servicio de Registro Civil e Identificación, a contar del 1 de octubre de 2014 y respecto de cuyo motor se haya acreditado que cumple con los niveles de emisión aplicables desde dicha fecha.

** Todos los modelos: todos los vehículos motorizados pesados cuya primera inscripción en el registro de vehículos motorizados del servicio de registro civil e identificación, se solicite a contar del 1 de octubre del 2015.

(1) Las mediciones se efectuarán conforme a las condiciones normalizadas de medición estipuladas por la Unión Europea en la Directiva 88/77/EC, modificada por las Directivas 1999/96/EC, Directiva 2005/55/EC, Directiva 2005/78/EC y Directiva 2006/51/EC.

(2) Las mediciones se efectuarán conforme a las condiciones normalizadas de medición estipuladas por la Unión Europea en la Directiva 88/77/EC, modificada por las Directiva 2001/27/EC, reemplazada por la Directiva 2005/55/EC, y Directiva 2005/78/EC, modificada por la Directiva 2006/51/EC y Directiva 2008/74/EC.

Los vehículos motorizados pesados cuyo peso bruto vehicular sea mayor o igual a 3.860 kg y menor o igual a 6.350 kg, podrán optar a la certificación de emisiones para vehículo completo, de acuerdo a lo establecido por el CFR 40 parte 86.1863-07 "Optional chassis certification for diesel vehicles". En tal caso los límites máximos permitidos serán los que se indican en la Tabla siguiente:

TABLA 5

PBV (kg)	HCNM (g/km)	CO (g/km)	NOx (g/km)	MP (g/km)	HCHO (g/km)
3860 a 4536	0.121	4.5	0.1	0.01	0.02
4537 a 6350	0.143	5.0	0.2	0.01	0.02

Los vehículos motorizados pesados cuyos motores acrediten haber cumplido en origen los límites máximos de emisiones señalados en las tablas 1, 2, 3, 4 y 5 usando sistemas con aditivos para reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno, deberán contar con un sistema que indique al conductor el nivel de aditivo que presenta el depósito de almacenamiento del aditivo mediante una indicación mecánica o electrónica en el tablero de instrumentos.

En la verificación de emisiones contaminantes, que se efectúe en la vía pública o en las plantas revisoras, la opacidad en el ensayo de aceleración libre, deberá ser de 1,0 m⁻¹ como máximo. Las mediciones se efectuarán conforme al método indicado en el artículo 4° del Decreto Supremo N° 4, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las fechas de entrada en vigencia 1 de octubre 2014 y 1 de octubre 2015 consignadas en las tablas 3 y 4 anteriores, regirán de existir disponibilidad de diesel de 15 ppm de azufre máximo, en las regiones señaladas anteriormente, lo que deberá anunciarse a más tardar el 31 de enero del año 2013, de lo contrario las fechas indicadas se postergarán en un año y así sucesivamente. El anuncio será formalizado mediante Resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, previo informe del Ministerio de Energía.

Los niveles máximos de emisión para buses, señalados en las Tablas 1, 2, 3 y 4 anteriores, regirán para todos los buses, con excepción de los buses destinados a prestar servicios de locomoción colectiva urbana en la Provincia de Santiago y/o en las comunas de San Bernardo y Puente Alto, que se rigen por lo estipulado en el Decreto Supremo N° 130, de 2001, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.

Los vehículos motorizados pesados cuyos motores sean mecánicamente aptos para cumplir con niveles máximos de emisión de un estándar superior a los exigidos por las normas de emisión vigentes, siempre que estén dadas las condiciones técnicas para ello y en conformidad con las condiciones normalizadas de medición, homologación y/o certificación, estipuladas por la Agencia Ambiental de Estados Unidos de Norteamérica (USEPA), en el llamado "Code of Federal Regulation", o por las directivas de la Comunidad Europea, o por el Estado de California, en el llamado "California Code of Regulation", que en adelante se denominará como la legislación internacional, podrán solicitar al momento y adicionalmente a la homologación y/o certificación de los estándares vigentes en conformidad con el presente decreto, el reconocimiento del estándar superior, en correspondencia con dicha legislación internacional. Para ello deberán cumplir con los mismos procesos de análisis técnico, establecidos para la homologación de los estándares vigentes.

Artículo 2º.- Incorpórese en el D.S. N° 55, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el siguiente artículo 13:

“**Artículo 13.-** La Superintendencia del Medio Ambiente fiscalizará la presente norma de emisión sin perjuicio de las atribuciones que le correspondan al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”

Artículo Transitorio.-

En tanto no entren en vigencia las atribuciones fiscalizadoras de la Superintendencia del Medio Ambiente, ejercerá la fiscalización de las normas de emisión en revisión, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

2.- Sométase el presente proyecto definitivo a la consideración del Presidente de la República, para su decisión.



MARÍA IGNACIA BENÍTEZ PEREIRA
MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE
PRESIDENTA
CONSEJO DE MINISTROS PARA LA SUSTENTABILIDAD

MARÍA EUGENIA DE LA FUENTE
SUBSECRETARIA
MINISTERIO SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO
SECRETARIA AD-HOC
CONSEJO DE MINISTROS PARA LA SUSTENTABILIDAD

CRF/NMD

Distribución:

Consejo de Ministros para la Sustentabilidad
Gabinete Ministerial, Ministerio del Medio Ambiente
División Jurídica, Ministerio del Medio Ambiente
Oficina de Asuntos Atmosféricos, Ministerio del Medio Ambiente

