

ESTABLECE NORMAS DE EMISION A VEHICULOS Y MOTORES QUE INDICA

(Publicado en el Diario Oficial de 24 de junio de 1993)

Modificaciones incorporadas: D.S. 20/2001(MSGP) ; D.S. 169/2003

Núm. 82. Santiago, 14 de mayo de 1993.

Visto : Lo dispuesto en los artículos 56 y 95 de la ley N° 18.290; 3° de la ley N° 18.696; y lo prescrito en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República de Chile,

CONSIDERANDO:

1.- Que estudios realizados por la Intendencia de la Región Metropolitana indican que en el área ocupada por el Gran Santiago, el 79% de las emisiones de monóxido de carbono (CO), el 59% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), el 44% de los compuestos orgánicos volátiles y el 5% de las emisiones de partículas respirables provienen de los automóviles a gasolina y que el 71% de la concentración ambiental de partículas respirables (PM-10) es atribuible a la emisión proveniente de vehículos diesel;

2.- Que en forma reiterada y por amplios márgenes, las concentraciones de PM-10 y CO durante los meses de otoño e invierno -abril a agosto- y las de ozono durante los meses de primavera y verano -septiembre a marzo- superan las normas de calidad ambiental definidas en la Resolución 1.215, de 1978, del Ministerio de Salud, como necesarias para proteger la salud humana;

3.- Que en relación con los vehículos motorizados livianos, dentro de los cuales se incluyen los automóviles, mediante D.S. N° 211 de 1991 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se establecieron estrictas normas de emisión para aquellos vehículos respecto de los cuales la primera solicitud de inscripción en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados sea de fecha posterior al 31 de agosto de 1992;

4.- Que en la continuación del programa de fijación de normas de emisión a los vehículos, se ha estimado conveniente hacerlo respecto de los buses de la locomoción colectiva urbana, dado el elevado kilometraje diario que circulan estos vehículos en la zona urbana, y

5.- Que en materia de fijación de normas, Chile se beneficia con las que tras años de investigación, se han determinado en países más industrializados que en definitiva proveen a nuestro mercado.

DECRETO :

Artículo 1°.- Los buses que tengan un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilos, que se destinen a la prestación de servicios de locomoción colectiva urbana en la ciudad de Santiago, y cuya primera inscripción en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago a que se refiere el artículo 11° de la Ley N° 19.040 en relación con el artículo 3° de la ley N° 18.696 (19.011), se solicite a contar del 1 de septiembre de 1993, deberán estar dotados de un motor diseñado y construido para cumplir con los niveles máximos de emisión

señalados en el artículo 3°.

Artículo 2°.- El motor de los buses indicados en el artículo 1° anterior, deberá llevar un rótulo incorporado o adherido en forma permanente sobre un componente necesario para el funcionamiento del mismo que normalmente no sea necesario reemplazar durante la vida útil del motor, según determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y en una posición que sea claramente visible después de la instalación del motor en el vehículo. Dicho rótulo indicará, a lo menos: que el motor cumple con las normas de emisión de este decreto y el lugar y método en virtud del cual se certificó el nivel de emisiones. El rótulo será colocado por su fabricante o su representante, cuando éste cuente con la autorización expresa del fabricante, y deberá reunir las características que señale el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Sobre la base de las indicaciones emanadas del fabricante del motor, los vendedores en el país de buses, de chasis para el carrozado de buses o de motores de los mismos, se obligarán a entregar a sus compradores un certificado con indicaciones similares a las del rótulo del inciso primero, que deberán ser coincidentes con sus equivalentes de la información que mantendrá el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el que se señalará también la individualización del respectivo motor por marca, tipo y números identificatorios. Este certificado será otorgado en tres ejemplares y deberá ser exhibido al momento de efectuarse la primera revisión técnica del vehículo con el motor en cuestión, debiendo entregarse uno de ellos en la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones al solicitar la inscripción en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago antes aludido.

Los fabricantes de motores o sus representantes legales en Chile, distribuidores o importadores, antes de emitir el certificado del inciso anterior deberán proporcionar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, un certificado por tipo o familia de motores que, en su caso, acredite que cumplen con las normas de emisión del artículo 3° y que cuentan con los equipos o accesorios necesarios para alcanzarlas.

Los propietarios de buses inscritos en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago con anterioridad al 1 de septiembre de 1993, que tengan un motor que reúna las condiciones de aptitud en materia de emisión de contaminantes descritas en el artículo 3°, podrán obtener o requerir del fabricante o su representante, o del importador del motor del vehículo, que les otorgue un certificado que lo indique, señalando su individualización por marca, tipo y números identificatorios. Además, se deberá proporcionar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones un certificado en los mismos términos del inciso tercero.

Artículo 3°.- El motor de los buses destinados a la prestación de servicios señalados en el artículo 1°, para ser inscritos en el antes señalado Registro a contar del 1 de septiembre de 1993, deberá reunir las características que lo habilite para cumplir, en condiciones normalizadas, con los niveles máximos de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos totales (HC), óxidos de nitrógeno (NOx) y material particulado (PM) que se señalan a continuación:

- a) Motores diesel

Emisiones provenientes del sistema de escape, en gramos/kilowatt-hora (g/kW-h):

Inscripción solicitada a contar de :	CO g/kW-h	HC g/kW-h	NOx g/kW-h	PM g/kW-h
1 de septiembre de 1993	4,5	1,1	8,0	0,36 (*)
1 de septiembre de 1996	4,0	1,1	7,0	0,15

(*) El valor límite para las emisiones de partículas se corregirá por un coeficiente de **1,7** en el caso de motores de potencia inferior o igual a **85 kW**.

En todo caso, los motores que cumplan con las normas de emisión fijadas por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de Norteamérica para los motores de servicio pesado que se expresan con los siguientes límites: CO: **15,5** (g/bHP-h), HC: **1,3** (g/bHP-h), NOx: **5,0** (g/bHP-h) y PM: **0,25** (g/bHP-h), se entenderá que cumplen con las normas de emisión fijadas para el período anterior al 1 de septiembre de 1996; igualmente, se entenderá que cumplen con las normas de emisión fijadas a contar del 1 de septiembre de 1996, los motores que satisfacen las normas de emisión de la citada Agencia de Protección Ambiental considerando en este caso los siguientes límites: CO: **15,5** (g/bHP-h), HC: **1,3** (g/bHP-h), NOx: **5,0** (g/bHP-h) y PM: **0,10** (g/bHP-h). En ambos casos, las mediciones serán efectuadas conforme al método indicado en la letra b) del artículo 4º, siguiente.

b) Motores a gasolina

b.1) Emisiones provenientes del sistema de escape, en gramos/caballos de fuerza al freno-hora (g/bHP-h):

CO g/bHP-h	HC g/bHP-h	NOx g/bHP-h
37,1	1,9	5,0

b.2) Emisiones del cárter: El sistema de ventilación del cárter no deberá emitir gases a la atmósfera.

b.3) Emisiones por evaporación de hidrocarburos: La suma de las emisiones evaporativas de hidrocarburos para el vehículo no deberá exceder de **4,0** gramos por test. El ensayo será el establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de Norteamérica.

Artículo 4º.- Para los efectos de la rotulación señalada, las condiciones

normalizadas de medición, serán las siguientes:

- a) Motores diesel: las estipuladas por las Comunidades Europeas en la Directiva 88/77/CEE modificada por la Directiva 91/542/CEE, en el método denominado ciclo de 13 modos.
- b) Motores a gasolina: las estipuladas por la Agencia de Protección del Ambiente de los Estados Unidos de Norteamérica (USEPA), en el método denominado test en condiciones de operación transiente.

Artículo 5º.- Los buses cuyo motor cumpla con las normas de emisión antes señaladas, recibirán un autoadhesivo de color verde con las características y ubicación que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que será entregado conjuntamente con el certificado de inscripción en el Registro antes citado.

Artículo 6º.- El procedimiento a seguir en la verificación de emisiones contaminantes de estos vehículos que se efectúe en plantas revisoras, considerará en los buses con motor diesel la medición de partículas a través de la opacidad en condiciones de carga del motor. Para obtener su aprobación, la opacidad medida conforme al método señalado en la letra b.2) del artículo 3º del Decreto Supremo N° 69 de 1989, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, deberá ser del **6%** como máximo.

Los buses con motor a gasolina deberán, de igual modo aprobar la respectiva revisión técnica, utilizando un procedimiento que a lo menos deberá considerar la medición de CO, HC y las revoluciones del motor. Las mediciones de gases deberán efectuarse en ralentí y en un modo de alta velocidad (2.500 ± 300 revoluciones por minuto). Para obtener el certificado aprobado de revisión, las mediciones correspondientes deberán cumplir, en ambos regímenes, con las siguientes condiciones:

Monóxido de carbono (CO)	0,5% como máximo; e
Hidrocarburos totales (HC):	100 partes por millón como máximo.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer, mediante decreto, otros procedimientos y límites de emisión, alternativos.

Artículo 7º.- Sin perjuicio de las exigencias señaladas precedentemente, el motor que se instale a los buses antes indicados, deberá tener una potencia tal que la relación potencia a peso bruto técnico deberá ser igual o superior a 7,5 KW/Ton para los buses cuya longitud sea igual o superior a 15 metros, o bien, igual o superior a 9.0 KW/Ton, para los buses que tengan una longitud inferior a los 15 metros. En ambos casos, el peso bruto técnico se entenderá como la capacidad total de carga del vehículo, que se obtiene al sumar las capacidades de todos los ejes según las especificaciones del fabricante. Por su parte, la potencia del motor se medirá

conforme el método establecido por las Comunidades Europeas en la Directiva 80/1269/CEE. (1)

Artículo 8°.- Los buses que cumplan con las normas de emisión que fija el presente decreto estarán afectos a restricción vehicular por causa de contaminación atmosférica en episodios de Pre-Emergencia y Emergencia Ambiental. (2)

Artículo 9°.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará las normas complementarias que permitan la plena aplicación del presente decreto, especialmente para situaciones que excedan las disposiciones precedentes, como en el caso de buses o motores importados directamente o cuyas marcas carezcan de representación formal en relación con lo dispuesto por el artículo 3°.

ANOTESE, TOMESE RAZON Y PUBLIQUESE, PATRICIO AYLWIN AZOCAR, Presidente de la República. GERMAN MOLINA VALDIVIESO, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

1) Artículo reemplazado de acuerdo a lo señalado en el D.S. N° 169, de 16 de diciembre de 2003, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial el 21 de febrero de 2004.

2) Artículo reemplazado por Decreto Supremo N°20, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia (Comisión Nacional del Medio Ambiente), de 22 de enero de 2001, publicado en el Diario Oficial el 12 de abril de 2001.

CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

División de la Vivienda y Urbanismo y Obras Públicas y Transportes

Cursa con alcance Decreto Supremo N° 82, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

N° 15.233. Santiago, 17 de junio de 1993.

La Contraloría General ha dado curso regular al decreto del rubro, que establece normas de emisión a vehículos y motores que indica, pero debe hacer presente que lo dispuesto en el inciso final del artículo 6° del documento en examen, en orden a que "el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer, mediante decreto otros procedimientos y límites de emisión, alternativos", sólo será procedente en la medida que sea sancionado por medio de un acto administrativo de igual rango que el de la especie, esto es por un decreto supremo.

Con el alcance que antecede se ha dado curso regular al decreto N° 82, ya individualizado.

Saluda atentamente a US., MIGUEL SOLAR MANDIOLA, Contralor General de la República Subrogante.