

**FIJA PRECIOS DE REFERENCIA Y PARIDAD PARA KEROSENE DOMÉSTICO**

Núm. 182 exento.- Santiago, 15 de mayo de 2012.- Vistos: Lo dispuesto en la ley N° 19.030 y sus modificaciones, en especial las introducidas por la ley N° 20.493; en el decreto supremo N° 211, de 2000, que aprueba nuevo Reglamento de la ley N° 19.030, que crea Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, modificado por decreto supremo N° 97, de 2009, ambos del Ministerio de Minería; el Of. Ord. N° 170/2012, de la Comisión Nacional de Energía, en el cual informa al tenor de lo establecido en los arts. 6° y 7° del referido Reglamento, y en la Resolución N°1600, de 2008, de la Contraloría General de la República,

Decreto:

1- Fíjense los Precios de Referencia y Paridad del Kerosene Doméstico:

| Precios de referencia                            |            |          | Precio de Paridad<br>(en dólares de EE.UU de A./m3) |
|--------------------------------------------------|------------|----------|-----------------------------------------------------|
| Inferior<br>(todos en dólares de EE.UU de A./m3) | Intermedio | Superior |                                                     |
| 657,5                                            | 751,5      | 845,4    | 850,85                                              |

2- Los precios establecidos en el numeral precedente entrarán en vigencia el día jueves 17 de mayo de 2012.

Anótese, publíquese y archívese.- Por orden del Presidente de la República, Jorge Bunster Betteley, Ministro de Energía.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atte. a Ud., Hernán Moya Bruzzone, Jefe División Jurídica Subsecretaría de Energía.

**Ministerio del Medio Ambiente****MODIFICA DECRETO N° 55, DE 1994, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, QUE ESTABLECE LAS NORMAS DE EMISIÓN APLICABLES A VEHÍCULOS MOTORIZADOS PESADOS**

Núm. 4.- Santiago, 23 de febrero de 2012.- Vistos: Lo establecido en la Constitución Política de la República de Chile, en sus artículos 19 números 8, y 32 número 6; en la Ley N° 19.300, Sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en la Ley N°18.290, Ley de Tránsito; el artículo segundo de la Ley N° 20.417, Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente; en el decreto supremo N° 55, de 8 de marzo de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que Establece las Normas de Emisión Aplicables a Vehículos Motorizados Pesados; el decreto supremo N° 93, del año 1995, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que establece el Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión; la resolución N° 1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, y los demás antecedentes que obran en el expediente público.

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 de 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 DS N°55, de 1994, modificado por el DS 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 del mes de septiembre de 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 DS N°55, ya aludido.

Que, de acuerdo a lo anterior, para la dictación de la presente modificación se ha considerado 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 Tercera 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 año; el análisis general del impacto económico y social de la revisión de la 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; el acuerdo N°1, de 19 de enero de 2012, del Consejo de Ministros para la Sustentabilidad; los demás antecedentes que obran en el expediente,

Decreto:

**Artículo 1°.-** Reemplácese en el DS 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 XIV, 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 kg ≤ PBV <15000 kg**

| Fecha de entrada en vigencia                                                            | Opción | CO (gr/bHPH) | HCNM+NOx (gr/bHPH) | HCNM (gr/bHPH) | MP (gr/bHPH) |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------|--------------------|----------------|--------------|
| 7 días después de la publicación del D.S. N°4 de 2012, del Ministerio de Medio Ambiente | 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 del 1 de septiembre de 2013.

**TABLA 2: Vehículos motorizados pesados PBV ≥15000 kg**

| Fecha de entrada en vigencia                                                            | Opción | CO (gr/bHPH) | HCNM+NOx (gr/bHPH) | HCNM (gr/bHPH) | MP (gr/bHPH) |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------|--------------------|----------------|--------------|
| 7 días después de la publicación del D.S. N°4 de 2012, del Ministerio de Medio Ambiente | 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+NOx (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”, a los vehículos pesados que soliciten su primera inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados 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 de 2015.

Los fabricantes de motores podrán optar por la opción 1 ó 2.  
Tratándose de buses los límites anteriores regirán a contar del 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) | NOx (gr/kw-h) | MP (gr/kw-h) |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------|--------------|---------------|----------------|---------------|--------------|
| Vehículo motorizado pesado con excepción de buses | 7 días después de la publicación del D.S. N°4 de 2012, del Ministerio de Medio Ambiente | (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”, a los vehículos pesados que soliciten su primera inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados 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 de 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, 2005/55/EC, 2005/78/EC y 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 la 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 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 4º 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 y 1 de septiembre de 2015 para los buses, 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.

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 (US-EPA), 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 lo dispuesto en 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.

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 5 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         |

\*HCHO= formaldehído

”  
**Artículo 2º.-** Incorpórese en el DS 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.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- SEBASTIAN PINERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- María Ignacia Benítez Pereira, Ministra del Medio Ambiente.- Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., Rodrigo Benítez Ureta, Subsecretario (S) del Medio Ambiente.

#### OTRAS ENTIDADES

#### Banco Central de Chile

#### TIPOS DE CAMBIO Y PARIDADES DE MONEDAS EXTRANJERAS PARA EFECTOS DEL NÚMERO 6 DEL CAPÍTULO I DEL COMPENDIO DE NORMAS DE CAMBIOS INTERNACIONALES Y CAPÍTULO II.B.3. DEL COMPENDIO DE NORMAS FINANCIERAS AL 16 DE MAYO DE 2012

|                   | Tipo de Cambio \$ (Nº6 del C.N.C.I.) | Paridad Respecto US\$ |
|-------------------|--------------------------------------|-----------------------|
| DOLAR EE.UU.      | 497,11                               | 1,000000              |
| DOLAR CANADA      | 493,70                               | 1,006900              |
| DOLAR AUSTRALIA   | 493,41                               | 1,007500              |
| DOLAR NEOZELANDES | 381,89                               | 1,301700              |
| LIBRA ESTERLINA   | 794,87                               | 0,625400              |
| YEN JAPONES       | 6,20                                 | 80,230000             |
| FRANCO SUIZO      | 526,71                               | 0,943800              |
| CORONA DANESA     | 85,10                                | 5,841200              |
| CORONA NORUEGA    | 82,71                                | 6,010400              |
| CORONA SUECA      | 69,20                                | 7,184000              |
| YUAN              | 78,69                                | 6,317700              |
| EURO              | 632,54                               | 0,785900              |
| DEG               | 762,13                               | 0,652265              |

\* Tipo de cambio que rige para efectos del Capítulo II.B.3. Sistemas de reajustabilidad autorizados por el Banco Central de Chile (Acuerdo N°05-07-900105) del Compendio de Normas Financieras. Santiago, 15 de mayo de 2012.- Miguel Angel Nacur Gazali, Ministro de Fe.

#### TIPO DE CAMBIO PARA EFECTOS DEL NÚMERO 7 DEL CAPÍTULO I DEL COMPENDIO DE NORMAS DE CAMBIOS INTERNACIONALES

El tipo de cambio “dólar acuerdo” a que se refiere el inciso primero del N°7 del Capítulo I del Compendio de Normas de Cambios Internacionales fue de \$686,57 por dólar, moneda de los Estados Unidos de América, para el día 15 de mayo de 2012.

Santiago, 15 de mayo de 2012.- Miguel Ángel Nacur Gazali, Ministro de Fe.