



**Subsecretaría de Transportes
Ministerio de Transportes y
Telecomunicaciones**



OFICIO DNO N° 2570

ANT: Oficio ORD. N° 111653 de 2011, Ministerio del Medio Ambiente.

MAT: Comunica los representantes designados para integrar Comité Operativo que indica.

SANTIAGO; 24 JUN 2011

DE: MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

A : SRA. MINISTRA DEL MEDIO AMBIENTE

TEATINOS 258 PISO 5° - SANTIAGO

Por oficio indicado en ANT., se solicita proponer un Representante Oficial y un reemplazante para integrar el Comité Operativo para la revisión de las normas de emisión de contaminantes de vehículos livianos, medianos, pesados, motocicletas y aquella aplicable a los vehículos motorizados de encendido por chispa (Ciclo Otto) de dos y cuatro tiempos, y que fija los procedimientos para su control

Al respecto, se manifiesta a Ud. que se ha designado como Representante Oficial al Ingeniero señor Andrés Portales Muñoz, quien se desempeña en la División de Normas y Operaciones de la Subsecretaría de Transportes y sus datos para contacto son: domicilio Amunátegui N° 139 Santiago, fono 4213407, fax 6954344, aportale@mtt.cl y; como reemplazante al Ingeniero señor Alfonso Cadiz Soto, Secretario Técnico del Centro de Control y Certificación Vehicular, de la Subsecretaría de Transportes, a quien se podrá contactar en Vicente Reyes N° 198 Maipú, fono 5382188, fax 5387009, acadiz@mtt.cl.

Saluda atentamente a Ud.,



PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

GHH / MWP / RSM / APM
DISTRIBUCIÓN

- Sra. María Ignacia B. Ministra del Medio Ambiente
- Gab. Sr. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones
- Gab. Sra. Subsecretaria de Transportes

ss: 23538.



000030

CARTA MMA N° 111940**ANT:** Carta Sr. Dee Kapur,
Presidente Navistar, Inc.**MAT:** Etapa de Consulta a
Organismos Competentes Públicos y
Privados.

Santiago, 04 JUL 2011

**Señor
Dee Kapur
Presidente
Navistar, Inc.
4201 Winfield Road
Warrenville, IL 60555
USA**

Mediante la presente, informo a usted que su carta ha sido ingresada al Expediente Público Rol Nor 04/11, "Revisión Normas de Emisión Aplicables a Vehículos Motorizados Pesados DS N°55/1994". Por otro lado, y según los antecedentes presentados, solicitamos información técnica que respalde lo señalado en su carta.

Sin otro particular, saluda atentamente a usted,



M. Ignacia Benítez Pereira
**MARÍA IGNACIA BENÍTEZ PEREIRA
MINISTRA
MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE**

RBU/RMC/MFG/RMC/aat

C.c.:

- Archivo Gabinete Ministerio
- Archivo División de Política y Regulación Ambiental
- Expediente Público de la norma
- Archivo Oficina de Partes



Navistar, Inc.
4201 Winfield Road
Warrenville, IL 60555 USA

P : 630-753-3955
F : 630-753-6682

NB 0451

000031

Dee Kapur
President

May 26, 2011



The Honorable Maria Ignacia Benitez Perieira
Minister for the Environment
Teatinos 254
Santiago
Chile

Dear Minister Benitez Perieira,

I write to express my support for the National Automotive Association of Chile's (ANAC) proposal to the Ministry of Transport & Telecommunications requesting adjustments to DS No. 95/2005 which sets emissions requirements for new commercial truck homologation for the Santiago Metropolitan Region (RM) beginning on January 1, 2012.

As you may know, DS No. 95/2005 requires American manufactured trucks sold in the Santiago RM to meet a combination of USEPA 1998 limits for gaseous pollutants (NOx, HC, CO) and USEPA 2007 limits for particulate matter (PM). This hybrid standard, unique among nations around the world, and the multiple, distinct emissions standards in place throughout Chile, poses a particular challenge to U.S. truck manufacturers.

Vehicles manufactured to meet the USEPA 2007 standard require Ultra-Low Sulfur Diesel Fuel (<15 ppm) to operate. And while such fuel is available in and around Santiago, the fuel available in the rest of the country is of a much higher sulfur content (<50 ppm). If fuel with a sulfur content of above 15 ppm is used on a truck built to meet the USEPA 2007 standard, the engine will quickly overheat and fail, requiring expensive repairs. The current regulatory patchwork, with each RM adopting its own emissions standard, also adds cost and complexity for customers that must purchase and maintain mechanically distinct vehicles for each RM.

If, as the ANAC proposal suggests, the Government of Chile were to adopt the USEPA 2004 standard for use across Chile until Ultra-Low sulfur Diesel fuel is available nationwide, the environment would be measurably improved without displacing American truck manufacturers from the marketplace. Chilean truck operators would also benefit by being able to purchase and maintain identical vehicles for use throughout the country.

000032

Navistar has, for decades, proudly exported to Chile vehicles that exceed local emissions standards. They have been used to develop critical infrastructure, access precious natural resources and move Chilean commerce. In addition to working through the potential technical barrier to trade outlined above, I would be pleased to discuss, at your convenience, additional opportunities to improve Chile's environment through the deployment of world leading commercial vehicle solutions.

Thank you for your consideration of this urgent matter. I look forward to your reply.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Dee Kapur", written over a diagonal line.

Dee Kapur



Mo
JG-8190
000033
CON ANEXO

M.RR.EE. (DIRECONBI)OF. Nro. -

3049

OBJ.: Consultas DS 95/2005.

REF.: Envío consultas y comentarios.

Santiago, - 6 JUL 2011

DE : JEFA DEPARTAMENTO ACCESO A MERCADOS - DIRECON

A : JEFE DEPARTAMENTO RELACIONES INTERNACIONALES
MINISTERIO MEDIO AMBIENTE

1. Por medio del presente, informo a Ud. que hemos recibido a través de la Embajada de Chile en Estados Unidos, comentarios y consultas, realizadas por la empresa Navistar Inc., en relación a la próxima entrada en vigencia del DS 95/2005 del Ministerio de Transporte a contar de Enero de 2012.
2. Dentro de las preocupaciones planteadas en la comunicación, se señala que dicho Decreto Supremo, pasará a ser un desafío para los fabricantes de camiones en EE.UU, toda vez que para cumplir con el estándar US EPA 2007, los vehículos fabricados requerirán de combustible diesel ultra-bajo en sulfuro (<15 ppm) para operar, el cual estaría disponible en Santiago y sus alrededores, no así en el resto del país donde el combustible que se utiliza tiene un contenido mucho más alto de azufre (<50 ppm). Por lo tanto, si para cumplir con la norma US EPA 2007 se utiliza combustible con un contenido de sulfuro superior a los 15 ppm, el motor del vehículo se sobrecalentaría y averiaría, lo que acarrearía costosas reparaciones.
3. Es por este motivo que la empresa Navistar sugiere que se considere, por ahora, el uso de la norma USEPA 2004 en todo Chile hasta que el combustible diesel ultra bajo en azufre se encuentre disponible a nivel nacional, mejorando además el medio y sin desplazar a los fabricantes de camiones americanos del mercado.
4. Esta información además ha sido transmitida al Ministerio de Transporte, en el entendido de que ambas instituciones se encuentran involucradas en el desarrollo de esta normativa.

5. Finalmente solicitamos a Ud. que la respuesta a dichos comentarios sean enviados por medio nuestro punto de contacto en materias de Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC), dirigido a la Sra. Carolina Ramírez (caramirez@direcon.cl).
6. Se adjunta además copia de la carta enviada por la empresa a nuestra Embajada en Estados Unidos.

Saluda atentamente a Ud.,



PAULINA NAZAL

JEFA DEPARTAMENTO ACCESO A MERCADOS - DIRECON

CV/av

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Sr. Javier García - Jefe Departamento de Relaciones Internacionales - Ministerio de Medio Ambiente
- 3.- Departamento Acceso a Mercados - DIRECON
- 4.- Departamento América del Norte - DIRECON
5. Sección de Gestión Documental



Navistar, Inc.
4201 Winfield Road
Warrenville, IL 60555 USA

Patrick Charbonneau
VP, Government Relations

P : 630-753-3448
F: 630-753-557
W: patrick.charbonneau@navistar.com

May 25, 2011

The Honorable Arturo Fernandois
Ambassador of Chile to the United States
1732 Massachusetts Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20036

Dear Mr. Ambassador,

I write to express my support for the National Automotive Association of Chile's (ANAC) proposal to the Ministry of Transport & Telecommunications requesting adjustments to DS No. 95/2005 which sets emissions requirements for new commercial truck homologation for the Santiago Metropolitan Region (RM) beginning on January 1, 2012.

As you know, DS No. 95/2005 requires American manufactured trucks sold in the Santiago RM to meet a combination of USEPA 1998 limits for gaseous pollutants (NOx, HC, CO) and USEPA 2007 limits for particulate matter (PM). This hybrid standard, in addition to the multiple, distinct emissions standards in place throughout Chile, poses a particular challenge to U.S. truck manufacturers.

Vehicles manufactured to meet the USEPA 2007 standard require Ultra-Low Sulfur Diesel Fuel (<15 ppm) to operate. And while such fuel is available in and around Santiago, the fuel available in the rest of the country is of a much higher sulfur content (<50 ppm). If fuel with a sulfur content of above 15 ppm is used on a truck built to meet the USEPA 2007 standard, the engine will quickly overheat and fail, requiring expensive repairs. The current regulatory patchwork, with each RM adopting its own emissions standard, also adds cost and complexity for customers that must purchase and maintain mechanically distinct vehicles for each RM.

If, as the ANAC proposal suggests, the Ministry were to adopt the USEPA 2004 standard for use across Chile until Ultra-Low sulfur Diesel fuel is available nationwide, the environment would be measurably improved without displacing American truck manufacturers from the marketplace. Chilean truck operators would also benefit by being able to purchase and maintain identical vehicles for use throughout the country.

Navistar has, for decades, proudly exported to Chile vehicles that exceed local emissions standards. They have been used to develop critical infrastructure, access precious natural resources and move Chilean commerce. In addition to working through the potential technical barrier to trade outlined above, I would be pleased to discuss, at your convenience, additional opportunities to improve Chile's environment through the deployment of world leading commercial vehicle solutions.

Thank you for your consideration of this urgent matter. I look forward to your reply.

Sincerely,

Patrick Charbonneau
Patrick Charbonneau



**Subsecretaría de Transportes
Ministerio de Transportes y
Telecomunicaciones**



OFICIO DNO N° 2720

ANT: Resolución Exenta N° 518 de 2011,
Ministerio del Medio ambiente.

MAT: Proceso de revisión técnica de
normas de emisión. Remite
antecedentes que indica.

SANTIAGO; 06 JUL 2011

DE: SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES

A : SRA. MINISTRA DEL MEDIO AMBIENTE

TEATINOS N° 254 - SANTIAGO

De conformidad a lo dispuesto en el número 3.- de la Resolución Exenta N° 518 de 2011, del Ministerio del medio Ambiente, que establece el proceso de revisión de normas de emisión, se remiten a Ud. los siguientes antecedentes:

- a) Carta de Navistar Inc. fabricante de los motores NAVISTAR en USA, dirigida al señor Embajador de Chile en los Estados Unidos de Norteamérica y al señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, en la que dicha empresa da a conocer su visión respecto de la exigencia en Chile de normas de emisión híbridas y diferenciadas por regiones del país; planteando además que para cumplir con los requisitos de EPA 2007, sus motores requieren utilizar combustible diesel de ultra bajo contenido de azufre (menor a 15 ppm), el que estaría disponible en Santiago y alrededores, mientras en el resto del país se continuaría usando un combustible diesel con contenido de azufre menor a 50 ppm, cuyo uso en motores que cumplen con EPA 2007, los recalentará rápidamente y fallarán, demandando costosas reparaciones.

Por lo anterior, apoyan lo propuesto por la Asociación Nacional Automotriz (ANAC), en el sentido de adoptar los niveles de EPA 2004 para uso en todo Chile, hasta contar en todo el país con combustible diesel de ultra contenido de azufre, lo que permitiría, según plantean, obtener beneficios ambientales, sin desplazar del mercado nacional a los fabricantes norteamericanos de camiones, beneficiando también a los operadores chilenos, permitiéndoles usar su camión en todo el país.



**Subsecretaría de Transportes
Ministerio de Transportes y
Telecomunicaciones**

- b) Oficio N° 420 de 2011 de la Dirección de Logística de Carabineros de Chile, en el que se describe la situación que originará la aplicación de las normas dispuestas en el Decreto Supremo N° 66 de 2009, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, al inscribir en el Registro de Vehículos Motorizados (RVM) del Servicio de Registro Civil e Identificación, los vehículos operativos de Carabineros de Chile, inscripción que se materializará al momento que esa Institución enajene dichos vehículos a terceros, lo que se produce varios años después de su adquisición. En la práctica, la aplicación de la norma reglamentaria en comento significará que un número importante de dichos vehículos, al enajenarse no podrán circular por la Región Metropolitana, al no poder acreditarse respecto de ellos, que cumplen con las normas de emisión de contaminantes que a la fecha de la enajenación e inscripción en el RVM, serán aplicables, disminuyendo así en forma considerable su valor de enajenación, afectando el interés fiscal.

Por lo anterior, se plantea que a juicio de esa Institución se justifica plenamente eximir de la normativa en comento, los vehículos de Carabineros de Chile que se encuentren en la situación arriba descrita.

Agradeceré a Ud. incorporar los documentos antes señalados, al expediente del proceso de revisión de normas de emisión a que se refiere Resolución Exenta N° 518 de 2011, citada.

Saluda atentamente a Ud.,


GLORIA HUTT HESSE
 Subsecretaria de Transportes





MWP / RSM / APM

DISTRIBUCIÓN

- Sra. María Ignacia Benítez - Ministra del Medio Ambiente (Teatinos N° 254/258 Santiago)
- Gab. Sra. Subsecretaria de Transportes
- Sra. Jessica Mualim Fajuri- Seremi del Medio Ambiente, Región Metropolitana (Teatinos N° 254 Santiago)
- División de Normas y Operaciones
- Oficina de Partes

WF: 3327; SS: 18421
23549,1



Navistar, Inc.
4201 Winfield Road
Warrenville, IL 60555 USA

Patrick Charbonneau
VP, Government Relations

P : 630-753-3448
F: 630-753-557
W: patrick.charbonneau@navistar.com

May 25, 2011

The Honorable Arturo Ferrandois
Ambassador of Chile to the United States
1732 Massachusetts Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20036

Dear Mr. Ambassador,

I write to express my support for the National Automotive Association of Chile's (ANAC) proposal to the Ministry of Transport & Telecommunications requesting adjustments to DS No. 95/2005 which sets emissions requirements for new commercial truck homologation for the Santiago Metropolitan Region (RM) beginning on January 1, 2012.

As you know, DS No. 95/2005 requires American manufactured trucks sold in the Santiago RM to meet a combination of USEPA 1998 limits for gaseous pollutants (NOx, HC, CO) and USEPA 2007 limits for particulate matter (PM). This hybrid standard, in addition to the multiple, distinct emissions standards in place throughout Chile, poses a particular challenge to U.S. truck manufacturers.

Vehicles manufactured to meet the USEPA 2007 standard require Ultra-Low Sulfur Diesel Fuel (<15 ppm) to operate. And while such fuel is available in and around Santiago, the fuel available in the rest of the country is of a much higher sulfur content (<50 ppm). If fuel with a sulfur content of above 15 ppm is used on a truck built to meet the USEPA 2007 standard, the engine will quickly overheat and fail, requiring expensive repairs. The current regulatory patchwork, with each RM adopting its own emissions standard, also adds cost and complexity for customers that must purchase and maintain mechanically distinct vehicles for each RM.

If, as the ANAC proposal suggests, the Ministry were to adopt the USEPA 2004 standard for use across Chile until Ultra-Low sulfur Diesel fuel is available nationwide, the environment would be measurably improved without displacing American truck manufacturers from the marketplace. Chilean truck operators would also benefit by being able to purchase and maintain identical vehicles for use throughout the country.

Navistar has, for decades, proudly exported to Chile vehicles that exceed local emissions standards. They have been used to develop critical infrastructure, access precious natural resources and move Chilean commerce. In addition to working through the potential technical barrier to trade outlined above, I would be pleased to discuss, at your convenience, additional opportunities to improve Chile's environment through the deployment of world leading commercial vehicle solutions.

Thank you for your consideration of this urgent matter. I look forward to your reply.

Sincerely,

Patrick Charbonneau

Patrick Charbonneau

NAVISTAR
TRUCK GROUP

Navistar, Inc.
4201 Winfield Road
Warrenville, IL 60555 USA

P 630-753-3955
F 630-753-6682

000041
Dee Kapur
President



May 26, 2011

The Honorable Pedro Pablo Errazuriz Dominguez
Minister of Transport & Telecommunications
Calle Hnos Amunátegui N° 139
Santiago
Chile

Dear Minister Errazuriz Dominguez,

I write to express my support for the National Automotive Association of Chile's (ANAC) proposal to the Ministry of Transport & Telecommunications requesting adjustments to DS No. 95/2005 which sets emissions requirements for new commercial truck homologation for the Santiago Metropolitan Region (RM) beginning on January 1, 2012.

As you know, DS No. 95/2005 requires American manufactured trucks sold in the Santiago RM to meet a combination of USEPA 1998 limits for gaseous pollutants (NOx, HC, CO) and USEPA 2007 limits for particulate matter (PM). This hybrid standard, unique among nations around the world, and the multiple, distinct emissions standards in place throughout Chile, poses a particular challenge to U.S. truck manufacturers.

Vehicles manufactured to meet the USEPA 2007 standard require Ultra-Low Sulfur Diesel Fuel (<15 ppm) to operate. And while such fuel is available in and around Santiago, the fuel available in the rest of the country is of a much higher sulfur content (> 50 ppm). If fuel with a sulfur content of above 15 ppm is used on a truck built to meet the USEPA 2007 standard, the engine will quickly overheat and fail, requiring expensive repairs. The current regulatory patchwork, with each RM adopting its own emissions standard, also adds cost and complexity for customers that must purchase and maintain mechanically distinct vehicles for each RM.

If, as the ANAC proposal suggests, the Ministry were to adopt the USEPA 2004 standard for use across Chile until Ultra-Low sulfur Diesel fuel is available nationwide, the environment would be measurably improved without displacing American truck manufacturers from the marketplace. Chilean truck operators would also benefit by being able to purchase and maintain identical vehicles for use throughout the country.

Navistar has, for decades, proudly exported to Chile vehicles that exceed local emissions standards. They have been used to develop critical infrastructure, access precious natural resources and move Chilean commerce. In addition to working through the potential technical barrier to trade outlined above, I would be pleased to discuss, at your convenience, additional opportunities to improve Chile's environment through the deployment of world leading commercial vehicle solutions

Thank you for your consideration of this urgent matter. I look forward to your reply.

Sincerely,



Dee Kapur

CARABINEROS DE CHILE
SUBDIRECCIÓN GENERAL
DIRECCIÓN DE LOGÍSTICA

000043



OBJ: INSCRIPCIÓN DE VEHICULOS
FISCALES OPERATIVOS CON
COLORES CORPORATIVOS: Solicita
lo que indica.

REF: Decreto Nº 66, de fecha 03.06.2009,
Segpres, publicado en el Diario Oficial
de fecha 16.04.2010.

NRO: 420 /

SANTIAGO, 13 ABR. 2011

DE : DIRECCIÓN DE LOGÍSTICA DE CARABINEROS.

A : SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES.

SANTIAGO.-

Conforme a la sugerencia formulada en reunión sostenida el pasado 04.04.2011, en dicha Repartición Ministerial, mediante el presente documento se viene en plantear la problemática que para Carabineros de Chile, implica la aplicación de la normativa contenida en Decreto señalado en la referencia, en cuanto a que los vehículos que señala deberán cumplir, al momento de su primera inscripción en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, determinadas exigencias técnicas, para poder circular en la Región Metropolitana.

1.- De acuerdo a la normativa que regula la temática, en específico el artículo 34º, inciso tercero, en relación con el artículo 48º, número 4), de la Ley Nº 18.290, denominada Ley de Tránsito, Carabineros de Chile se halla liberado de la exigencia de patente única, en cuanto se refiera a vehículos de Carabineros de Chile, debidamente identificados y destinados exclusivamente al uso policial. Consecuencialmente, dichos móviles están exentos de su inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados, en tanto mantengan la calidad expresada en el citado artículo 48º, numeral 4).

2.- Este criterio ha sido ratificado por la Contraloría General de la República, mediante Dictamen Nº 22517, de fecha 18.06.2001, el que en la parte pertinente, expresa que "*como puede advertirse de los preceptos en análisis se infiere que los vehículos de Carabineros de Chile, se encuentran eximidos de las obligaciones de obtener patente única y de inscribirse en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, mientras los use en el desempeño de sus funciones y sólo deben cumplir con tales exigencias en el evento de que la Institución materialice su enajenación a tercero*".

3.- En este escenario normativo, los vehículos Institucionales destinados al servicio policial (blanco-verde y verde táctico), sólo se inscriben en el Registro de Vehículos Motorizados una vez que han sido dados de baja del cargo; sea porque han cumplido su vida útil; sea porque habiendo sido dañados en un accidente de tránsito, su costo de reparación es superior a su valor comercial; u otra causal.

4.- Lo anterior, origina que la fecha de la **primera inscripción** de los vehículos policiales en el Registro de Vehículos Motorizados; se produzca varios años después de su adquisición, y no como ocurre por regla general en que, dando cumplimiento a la normativa que regula el rubro, la primera inscripción se produce inmediatamente después que se verifica la adquisición.

5.- De esta manera, los vehículos policiales cuya primera inscripción se solicite después de las fechas señaladas en el Decreto N° 66, no podrán circular por la Región Metropolitana, pese a que su adquisición se ha producido hace dos, tres, cuatro o más años. Esta situación no afecta a aquellos móviles que, aún teniendo años de fabricación; condiciones técnicas; y sujetos a menores exigencias en cuanto a emisión de contaminantes, se encuentran ya inscritos, situación que constituye la regla general en esta materia.

6.- Así, por el sólo hecho de no haber verificado la **primera inscripción** al momento de la adquisición, nuestros vehículos policiales se verán enormemente perjudicados y, si cabe la expresión, claramente discriminados respecto de otros móviles de iguales condiciones, que por el sólo hecho de hallarse inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados, sí podrán circular en la Región Metropolitana. Esto ocasionará, indudablemente, una considerable merma en su valor de enajenación, afectándose el interés Fiscal.

7.- Para mayor ilustración de esa autoridad, se acompaña anexo en el cual se detalla la cantidad del parque vehicular Institucional policial (blanco-verde y verde táctico), que resultará afectado por las restricciones contenidas en referido Decreto N° 66.

8.- En suma, se estima plenamente justificado excepcionar de la normativa en comento a aquellos vehículos de Carabineros de Chile que, en razón de su uso policial, no se encuentran inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados y que lo serán sólo una vez que sean dados de baja del parque Institucional, toda vez que se estaría afectando a vehículos que la norma en cuestión no ha podido tener la intención de afectar, conforme se ha venido razonando.

9.- Por otra parte, el costo económico que significaría inscribir los vehículos policiales amparados por la excepción contenida en la Ley de Tránsito, cuyo total es la cantidad de 6374, alcanzaría la suma de **\$ 310.286.320.- (trescientos diez millones doscientos ochenta y seis mil trescientos veinte pesos)**, recursos que no se encuentran disponibles.

10.- Finalmente, junto solicitar la modificación reglamentaria en los términos indicados, propicia es la ocasión para poner a vuestra disposición al estamento técnico en materia de vehículos en Carabineros de Chile, esto es, el Departamento de Transportes (L.3), de esta dependencia, para los efectos de ilustrar con mayor detalle los antecedentes que se vienen poniendo de manifiesto en este Oficio, de manera tal de lograr el objetivo antes expresado.

Es cuanto se solicita.



EDUARDO MUÑOZ POBLETE
General Inspector de Carabineros
DIRECTOR DE LOGÍSTICA

Ant. _____
MCC

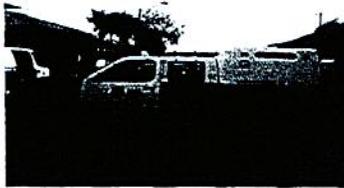
DISTRIBUCIÓN:

1. Subsecretaría de Transportes
2. Subsec. Tptes. (Jefe División Normas y Operaciones)
3. Subsecretaría de Medio Ambiente
4. Subdigcar
5. Depto. L.3
6. Asesoría Jca, Dilocar
7. Archivo

000046

DEPARTAMENTO DE CARABINEROS DE CHILE

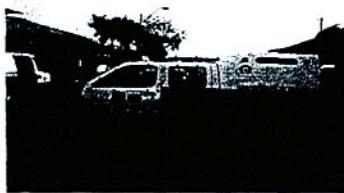
MODELO	AÑO DE FABRICACIÓN																					TOTAL POR CATEGORIA								
	1969	1970	1984	1985	1986	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
VEHICULOS LIVIANOS				19	10		5	2	1		3			2	6	6	5	3	12	20	48	157	301	798	439	432	427	630	655	
VEHICULOS PESADOS	1	1	1	1		4	6	3			2	1		2	2	10			7	15	8	20	3	11	21	18				
OTOS (MOTOS)							1			1	1	0	2	3	3	27	4	15	5	67	6	139	7	275	8	633	9	28	10	
TOTAL																														6374



000047

SECRETARÍA GENERAL DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
 MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS
 COMISIÓN NACIONAL DE CASCO DE CABALLEROS DE CHILE

MODELO	AÑO DE FABRICACIÓN																					TOTAL POR CATEGORIA								
	1969	1970	1984	1985	1986	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
VEHICULOS LIVIANOS				19	10		5	2	1		3			2	6	6	5	3	12	20	48	157	301	798	439	432	427	630	655	
VEHICULOS PESADOS	1	1	1	1		4	6	3			2	1		2			10		7	15	8	20	3	11	21	18				
OTOS (MOTOS)							1			1	1	0	2	3	3	27	4	15	5	67	6	139	7	275	8	633	9	28	10	
TOTAL																														6374





Revisión del D.S. n° 55/94 MINTRATEL- ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE NO, HC, CO y PM PARA VEHÍCULOS PESADOS.

Fecha: 16 de agosto 2011

Reunión N°1 Comité Operativo

	NOMBRE	INSTITUCIÓN	TELÉFONO	EMAIL
1.	Andrés Rojas M.	MIT	4213407	aportole@mtt.gob.cl
2.	ALFONSO CADIZ S.	MIT-3CV	538 2250	acadiz@mcc.gob.cl
3.	RODRIGO MAURO	MMA	2405662	rmauro@mma.gob.cl
4.	Nancy Meniguez	MMA	2405600	nmeniguez@mma.gob.cl
5.	Roberto Quinteros	SEREMI MAEM	2405600	RQUINTEROS-RA@MMA.GOB.CL
6.	Roberto Santoro	MIT	421348	rsantoro@MIT.CL
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				

PROCESO DE REVISION
NORMA DE EMISIÓN APLICABLES A VEHÍCULOS MOTORIZADOS PESADOS CONTENIDAS EN DS 55/1994
MTT

ACTA REUNIÓN N° 1 – COMITÉ OPERATIVO

FECHA REUNIÓN: Martes, 16 de agosto de 2011

LUGAR: Dependencias del MTT – Amunategui N° 139

HORARIO: de 10:00 a 11:00 hrs.

ASISTENCIA

Asistentes	Institución
1. Roberto Santana	Ministerio de Transportes
2. Alfonso Cádiz	Ministerio de Transportes
3. Andrés Portales	Ministerio de Transportes
4. Nancy Manríquez	Ministerio de Medio Ambiente
5. Roberto Martínez	Ministerio de Medio Ambiente
6. Rodrigo Mauro	Ministerio de Medio Ambiente

Coordinador de la reunión: Nancy Manríquez

En la reunión, se trataron los siguientes temas:

- **Revisión de propuesta de anteproyecto**
- **Acuerdo de publicación de anteproyecto**

Se incorpora que las regiones donde será aplicable la norma de emisión corresponde a la región RM y las regiones comprendidas entre la II y las X incluyendo la región XV.

Se establece que para las mediciones que se efectúen conforme a los métodos normalizados definidos por la US-EPA, indicados en el CFR-40 Part 86 se incorpora la siguiente tabla con las respectivas aclaraciones:

	Fecha de entrada en vigencia	Peso Bruto Vehicular	CO (g/bHp-h)	HCNM (g/bHp-h)	NOx +HCNM (g/bHp-h)	MP (g/bHp-h)
Vehículo motorizado pesado con excepción de buses	1 de abril 2012	>=3860<14969	15.5		2.4	0.01
		>=14969	15.5	0.5	2.5	0.10
	1 de octubre 2014 (nuevos modelos*)	>=3860	15.5		2.4	0.01
	1 de octubre 2015 (todos los modelos**)	>=3860	15.5		2.4	0.01
buses	1 de septiembre 2013	>=3860	15.5	0.5	2.5	0.10
	1 de septiembre 2015	>=3860	15.5		2.4	0.01

* Nuevos modelos: se entenderá como nuevo modelo, todo vehículo pesado que solicite su primera inscripción en el registro de vehículo motorizado del servicio de registro civil e identificación, a contar del 1 de octubre de 2014 y respecto del cual se haya solicitado la acreditación de su norma de emisión de su motor a contar de esa 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.

Se establece que para las mediciones que se efectúen conforme a las condiciones normalizadas de medición estipuladas por la Unión Europea en la Directiva 88/77/CEE modificada por la Directiva 99/96/CEEM en los métodos de pruebas denominados Ciclo Europeo de Estado Continuo (ESC) y los métodos de pruebas denominados Ciclo Europeo de Transición (ETC) se incorpora la siguiente tabla con las respectivas aclaraciones:

	Fecha de entrada en vigencia	ciclo	CO (g/kw-h)	HC (g/kw-h)	HCNM (g/kw-h)	NOx (g/kw-h)	MP (g/kw-h)
Vehículo motorizado pesado con excepción de buses	1 de abril 2012	ESC	1.5	0.46		3.5	0.02
		ETC	4.0		0.55	3.5	0.03
	1 de octubre 2014 (nuevos modelos)	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)	ESC	1.5	0.46		2.0	0.02
		ETC	4.0		0.55	2.0	0.03
buses	1 de septiembre 2013	ESC	1.5	0.46		3.5	0.02
		ETC	4.0		0.55	3.5	0.03
	1 de septiembre 2015	ESC	1.5	0.46		2.0	0.02
		ETC	4.0		0.55	2.0	0.03

* Nuevos modelos: se entenderá como nuevo modelo, todo vehículo pesado que solicite su primera inscripción en el registro de vehículo motorizado del servicio de registro civil e identificación, a contar del 1 de octubre de 2014 y respecto del cual se haya solicitado la acreditación de su norma de emisión de su motor a contar de esa 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.

Se establece que la fecha de entrada en vigencia anterior (1 de octubre 2014 y 1 de octubre 2015) regirá de existir disponibilidad de diesel de 15 ppm en las regiones señaladas anteriormente, de lo contrario la fecha de vigencia se postergará en un año. La disponibilidad anterior se verificará a más tardar el 31 de enero del año 2013 lo cual será formalizado mediante resolución del Ministerio de Medio Ambiente y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, previo informe del Ministerio de Energía.



Revisión del D.S. n° 55/94 MINTRATEL- ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA
NORMA DE EMISIÓN DE NO, HC, CO y PM PARA VEHÍCULOS PESADOS.

Fecha: 29 de agosto 2011

Reunión N°2 Comité Operativo

	NOMBRE	INSTITUCIÓN	TELÉFONO	EMAIL
1.	RODRIGO MAURO	MMA	2405662	r.mauvo@mma.gob.cl
2.	ANDRÉS PONZALES H	MTT	4213407	aportal@mtt.gob.cl
3.	ALFONSO CÁPIZ S.	MTT-3CV	5362180	acapi@mtt.gob.cl
4.	Paolo Santo Sotomayo	MTT	4613418	psantom@mtt.cl
5.	Nancy Montenegro	MMA	2405600	NMontenegro@mma.gob.cl
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				

000050

PROCESO DE REVISION
NORMA DE EMISIÓN APLICABLES A VEHÍCULOS MOTORIZADOS PESADOS CONTENIDAS EN DS 55/1994
MTT

ACTA REUNIÓN N° 2 – COMITÉ OPERATIVO

FECHA REUNIÓN: Martes, 29 de agosto de 2011

LUGAR: Dependencias del MTT – Amunategui N° 139

ASISTENCIA

Asistentes	Institución
1. Roberto Santana	Ministerio de Transportes
2. Alfonso Cádiz	Ministerio de Transportes
3. Andrés Portales	Ministerio de Transportes
4. Nancy Manríquez	Ministerio de Medio Ambiente
5. Rodrigo Mauro	Ministerio de Medio Ambiente

Coordinador de la reunión: Nancy Manríquez

En la reunión, se trataron los siguientes temas:

- **Revisión de propuesta de anteproyecto**
- **Revisión propuesta norma de buses**

Se acuerda aplazar en un año la entrada en vigencia de la norma de buses de acuerdo al siguiente calendario:

TABLA 1 - Vehículos motorizados pesados 3860 kg ≤ PBV <15000 kg

Fecha entrada vigencia	de en	Opción	CO (gr/bHPh)	HCNM+NOx (gr/bHPh)	HCNM (gr/bHPh)	MP (gr/bHPh)
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 ≥ 15000 kg)

Fecha entrada vigencia	de en	Opción	CO (gr/bHPh)	HCNM+NOx (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/bHPPh)	HCNM+NO _x (gr/bHPPh)	HCNM (gr/bHPPh)	MP (gr/bHPPh)
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.

Se acuerda que los vehículos motorizados pesados cuyos motores acrediten haber cumplido en origen los límites máximos de emisiones señalados en las tablas 1, 2, 3 y 4 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.

Se acuerda establecer un límite de opacidad de $1,0 \text{ m}^{-1}$ en el ensayo de aceleración libre como máximo para los vehículos pesados que cumplan esta norma.

Se acuerda publicar el 1 de octubre la resolución de anteproyecto del DO.

RBM/cr

**APRUEBA ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE
LAS NORMAS DE EMISIÓN APLICABLES A
VEHÍCULOS MOTORIZADOS PESADOS.**

RESOLUCIÓN EXENTA N° 1114

SANTIAGO, 15 SET. 2011

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; los demás antecedentes que constan en el expediente público respectivo; lo dispuesto en la Resolución N° 1.600 de 2008, de la Contraloría General de la República.

CONSIDERANDO:

Que por D.S. N°55 de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se estableció la norma de emisión aplicable a vehículos motorizados pesados;

Que dicha norma de emisión ha sido modificada por el D.S. N° 20, de 2001 (D. O. 12.04.2001), por el D.S. N° 58, de 2003, (D.O. 29.01.2004), ambos del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, por el D.S. N° 75, de 2004 (D.O. 28.12.2004) y por el D.S. N° 95, de 2005, (D.O. 31.08.2005), ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; y por el D.S. 66, de 2009 (D.O. 16.04.2010), del Ministerio Secretaría General de la Presidencia.

Que el Reglamento que fija el procedimiento para la dictación de normas de calidad ambiental y de emisión, D.S. N° 93, de 1995, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, dispone en su artículo 17 que, elaborado el anteproyecto de norma, se dictará la resolución que lo apruebe y lo someterá a consulta;

Que mediante Resolución Exenta N°518, de 29 de abril de 2011, del Ministerio del Medio Ambiente, publicada en el Diario Oficial el 11 de mayo de 2011, y el día 15 de mayo del mismo año, en el Diario La Nación, se dio inicio a la etapa de elaboración del presente anteproyecto;

Que con fecha 29 de Agosto de 2011, el Comité Operativo de la revisión de la norma de emisión propuso el anteproyecto de revisión de norma de emisión,

RESUELVO:

- 1° Apruébase el Anteproyecto de Revisión de las Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Pesados.

1. Fundamentación y Antecedentes:

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 de exigibles a vehículos motorizados pesados.

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.

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.

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.

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.

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.

II. Modificaciones

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 kg < PBV < 15000 kg

Fecha de entrada en vigencia	Opción	CO (gr/bHPH)	HCNM+NOx (gr/bHPH)	HCNM (gr/bHPH)	MP (gr/bHPH)
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>15000 kg)

Fecha de entrada en vigencia	Opción	CO (gr/bHPH)	HCNM+NOx (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+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", 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)	NOx (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 cuyos motores acrediten haber cumplido en origen los límites máximos de emisiones señalados en las tablas 1, 2, 3 y 4 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.

2.- Incorpórese el siguiente artículo 13:

“Artículo 13.- Corresponderá la fiscalización de la presente norma de emisión al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de las atribuciones que le correspondan a la Superintendencia del Medio Ambiente.”

2°.- Sométase a consulta pública el presente anteproyecto de revisión de norma de emisión. Para tales efectos:

a) Remítase copia del expediente al Consejo Consultivo Nacional del Ministerio del Medio Ambiente para que emita su opinión sobre el presente anteproyecto de revisión de norma de emisión. Dicho Consejo dispondrá de 60 días hábiles contados desde la recepción de la copia del expediente, para el despacho de su opinión. La opinión que emita el Consejo Consultivo será fundada, y en ella se dejará constancia de los votos disidentes.

b) Dentro del plazo de 60 días hábiles, contados desde la publicación en el Diario Oficial, del extracto de la presente resolución, cualquier persona, natural o jurídica, podrá formular observaciones al contenido del anteproyecto de revisión de norma de emisión. Dichas observaciones deberán ser presentadas, por escrito, en el Ministerio del Medio Ambiente o en la Secretaría Regional Ministerial del Medio Ambiente correspondiente al domicilio del interesado, y deberán ser acompañadas de los

antecedentes en los que se sustentan, especialmente los de naturaleza técnica, científica, social, económica y jurídica.

Anótese, publíquese en extracto, comuníquese y archívese.



M. Ignacia Benítez
MARÍA IGNACIA BENÍTEZ PEREIRA
Ministra del Medio Ambiente

MFG *CRF* *NMD*
MFG/CRF/NMD

Cc.

Consejo Consultivo Nacional

División Jurídica

División de Políticas y Regulaciones Ambientales

Comité Operativo de la norma

Expediente de la norma

Archivo

LO QUE TRANSCRIBO A UD., PARA
SU CONOCIMIENTO.

SALUDA ATTE. A UD.,

Litoralpress Media de Información				http://www.litoralpress.cl		
Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título	Tamaño	Estimación
01/10/2011	DIARIO OFICIAL (STGO-CHILE)	11	4	MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE PARTE 01	13,3x19,8	No Definido

Ministerio del Medio Ambiente

ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LAS NORMAS DE EMISIÓN APLICABLES A VEHÍCULOS MOTORIZADOS PESADOS

(Extracto)

Por resolución exenta N° 1.114 de 15 de septiembre de 2011, del Ministerio del Medio Ambiente, se aprobó el anteproyecto mencionado y se ordenó someterlo a consulta. La misma resolución ordena publicarlo en extracto que es del tenor siguiente:

I. Fundamentación y Antecedentes:

El DS N° 55 de 1994, de Transportes, estableció las normas de emisión aplicables a vehículos motorizados pesados.

La actualización del Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana (DS N° 66 de 2009, de MINSEGPRES), 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.

Por Convenio de Colaboración suscrito entre la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Medio Ambiente de 7/11/2010, se acordó 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.

Además, la aplicación de la norma de emisión del DS 55, de 1994, modificado por el DS N° 66, requiere para su cumplimiento la utilización de combustible diesel de ultra bajo contenido de azufre, 15 ppm máximo, disponible en la RM a contar de septiembre de 2011, no existiendo aún un calendario de distribución de dicho combustible en el resto del país.

Lo anterior hace necesario modificar la norma de emisión de contaminantes contenida en el DS N° 55.

II. Modificaciones

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

Litoralpress Media de Información						http://www.litoralpress.cl	
Fecha	Fuente	Paq.	Art.	Título	Tamaño	Estimación	
01/10/2011	DIARIO OFICIAL (STGO-CHILE)	12	2	MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE PARTE 02	27x31	No Definido	

del 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 kg < PRV < 15000 kg

Fecha de entrada en vigencia	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 > 15000 kg)

Fecha de entrada en vigencia	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	-	0.10 ^a
	2	15.5	2.5	0.5	0.10 ^a

^aPara 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/bHP-h)	HCNM+NOx (gr/bHP-h)	HCNM (gr/bHP-h)	MP (gr/bHP-h)
1 octubre 2014 (Nuevos modelos) ^a	1	15.5	2.5	0.5	0.01
	2	15.5	2.4	-	0.01
1 octubre 2015 (Todos los modelos) ^{a,b}	1	15.5	2.5	0.5	0.01
	2	15.5	2.4	-	0.01

^aNuevos modelos: para efecto del presente decreto se entenderá como "nuevos modelos", todo vehículo pesado que solicite 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.

^bTodos 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 2013.

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

Vehículo motorizado	Fecha de entrada en vigencia	Condición normalizada de medición	Ciclo	CO	HCT	HCNM	NOx	MP
				(gr/kw-h)	(gr/kw-h)	(gr/kw-h)	(gr/kw-h)	(gr/kw-h)
Vehículo motorizado pesado con ocupación de buses	1 de abril 2012	(1)	ESC	1.3	0.46	-	3.5	0.02
			ETC	4.0	-	0.55	2.0	0.03
	1 de octubre 2014 (nuevos modelos) ^a	(2)	ESC	1.3	0.46	-	2.0	0.02
			ETC	4.0	-	0.55	2.0	0.03
	1 de octubre 2015 (Todos los modelos) ^{a,b}	(2)	ESC	1.3	0.46	-	2.0	0.02
			ETC	4.0	-	0.55	2.0	0.03
Buses	1 de septiembre 2013	(1)	ESC	1.3	0.46	-	3.5	0.02
			ETC	4.0	-	0.55	2.0	0.03
	1 de septiembre 2015	(2)	ESC	1.3	0.46	-	2.0	0.02
			ETC	4.0	-	0.55	2.0	0.03

^a Nuevos modelos: para efecto del presente decreto se entenderá como "nuevos modelos", todo vehículo pesado que solicite 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.

^b 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 Directiva 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 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 y 4 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 m³ 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.

2.- Incorpórese el siguiente artículo 13:

"Artículo 13.- Corresponderá la fiscalización de la presente norma de emisión al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de las atribuciones que le correspondan a la Superintendencia del Medio Ambiente."

Dentro del plazo de 60 días, contados desde la presente publicación, cualquier persona podrá formular observaciones al contenido del presente anteproyecto. Dichas observaciones deberán ser presentadas, por escrito, en el Ministerio del Medio Ambiente o en la Secretaría Regional Ministerial del Medio Ambiente correspondiente al domicilio del interesado.

El texto completo del presente anteproyecto puede ser consultado en la página web del Ministerio del Medio Ambiente: www.mma.gob.cl- Leonel Sierralta, Subsecretario (S) del Medio Ambiente.

Cultura&Entretención

Justin Bieber desató locura en el inicio de la gira que lo traerá a Chile

Daniela Lagos

Fue una noche de gritos, cantos y también de llantos. Así se vivió la noche del viernes 30 de septiembre en el Arena Monterrey, en la primera fecha de la etapa latinoamericana de la gira *My world*, con la que Justin Bieber ha estado recorriendo el mundo desde

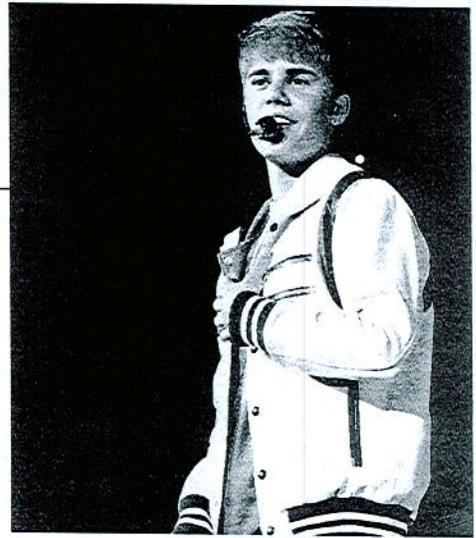
el 23 de junio de 2010 y que lo tendrá el próximo 15 de octubre en Santiago, presentando su show en el Estadio Nacional.

Esta primera fecha, además, estuvo marcada por la búsqueda de una fanática que se hizo conocida luego de que millones de personas la vieron en YouTu-

be llorando desconsolada porque no alcanzó a comprar un ticket para el concierto. Al llegar a México, el propio Bieber pidió a través de su cuenta de Twitter que lo ayudaran a buscar a la chica. Ella, cuyo nombre es Debanhi y tiene 12 años, no sólo consiguió entrar al show, sino que estuvo in-

cluso sobre el escenario: Bieber la subió y le regaló un ramo de rosas.

Love me fue el primer éxito interpretado por Bieber, que en el escenario recorrió las canciones de su único disco de larga duración, *My world*, antes de cerrar el concierto con su mayor éxito: *Baby*. ●



►► El viernes 30, el cantante se presentó ante 14 mil fans en Monterrey. FOTO: AFP



MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LAS NORMAS DE EMISIÓN APLICABLES A VEHÍCULOS MOTORIZADOS PESADOS (EXTRACTO)

Por Resolución Exenta Nº 1114 de 15 de septiembre de 2011, del Ministerio del Medio Ambiente, se aprobó el anteproyecto mencionado y se ordenó someterlo a consulta. La misma resolución ordena publicarlo en extracto que es del tenor siguiente:

1. Fundamentación y Antecedentes:

El D.S. Nº 55 de 1994, de Transportes, estableció las normas de emisión aplicable a vehículos motorizados pesados.

La actualización del Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana, (D.S. Nº 66 de 2009, de MINSEGPRES), dispuso normas de emisión de contaminantes más estrictas para los vehículos que circulan en esta Región, manteniéndose el resto del país con los mismos niveles máximos de emisión vigentes en esa fecha.

Por Convenio de Colaboración suscrito entre la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Medio Ambiente de 7/11/2010, se acordó 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.

Además, la aplicación de la norma de emisión del D.S. 55, de 1994, modificado por el D.S. Nº 66, requiere para su cumplimiento la utilización de combustible diesel de ultra bajo contenido de azufre, 15 ppm máximo, disponible en la RM a contar de septiembre de 2011, no existiendo aún un calendario de distribución de dicho combustible en el resto del país.

Lo anterior, hace necesario modificar la norma de emisión de contaminantes contenida en el D.S. Nº 55.

II. Modificaciones

1.- Reemplácese en el D.S. Nº 55, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el artículo 8º 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/caballlos de fuerza al freno-hora (gr/bHP-h):

TABLA 1 - Vehículos motorizados pesados 3860 kg ≤ PBV <15000 kg

Fechas de entrada en vigencia	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 ≥ 15000 kg)

Fechas de entrada en vigencia	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	-	0,10 [#]
	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

Fechas de entrada en vigencia	Opción	CO (gr/bHP-h)	HCNM+NOx (gr/bHP-h)	HCNM (gr/bHP-h)	MP (gr/bHP-h)
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 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 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

	Fechas 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	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
buses	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
	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 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 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 Directivas 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 y 4 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 Nº 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 Nº 130, de 2001, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.

2.- Incorpórese el siguiente artículo 13:

Artículo 13.- Corresponderá la fiscalización de la presente norma de emisión al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de las atribuciones que le correspondan a la Superintendencia del Medio Ambiente.

Dentro del plazo de 60 días, contados desde la presente publicación cualquier persona podrá formular observaciones al contenido del presente anteproyecto. Dichas observaciones deberán ser presentadas, por escrito en el Ministerio del Medio Ambiente o en la Secretaría Regional Ministerial del Medio Ambiente correspondiente al domicilio del interesado.

El texto completo del presente anteproyecto puede ser consultado en la página web del Ministerio del Medio Ambiente: www.mma.gob.cl