



**DA INICIO A LA REVISIÓN DE LAS NORMAS
DE EMISIÓN QUE INDICA**

RESOLUCIÓN EXENTA N° 518

SANTIAGO, 29 de abril de 2011

VISTOS:

Lo dispuesto en la Ley N°19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente; lo prescrito en el Decreto Supremo N°93, de 1995, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia que aprueba el Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión; el Memorandum N° 158, de 20 de abril de 2011, de la Jefa de la División de Política y Regulación Ambiental del Ministerio del Medio Ambiente; lo dispuesto en la Resolución N°1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón; y

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 32 inciso cuarto de la Ley N° 19.300 y del artículo 36 del Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión, toda norma de emisión deberá ser revisada a lo menos cada cinco años;

Que, en atención a lo anterior y a la Estrategia Integral para el Control de Emisiones en el Sector Transporte, año 2011, iniciativa del Ministerio de Transportes y del Ministerio del Medio Ambiente, se requiere revisar las siguientes normas:

- 1) Normas sobre Emisiones de Vehículos Motorizados Livianos, contenidas en el D.S. N°211/1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el D.S. N°95/2005, del mismo Ministerio).
- 2) Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Medianos, contenidas en el D.S. N°54/1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el D.S. N°95/2005, del mismo Ministerio).
- 3) Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Pesados, contenidas en el D.S. N°55/1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el D.S. N°95/2005, del mismo Ministerio).
- 4) Normas de Emisión para Motocicletas, contenidas en el D.S. N°104/2001, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el D.S. N°66/2003, del mismo Ministerio).

- 5) Normas de Emisión de contaminantes aplicables a los vehículos motorizados de encendido por chispa (Ciclo Otto) de dos y cuatro tiempos, y fija los procedimientos para su control, contenidas en el D.S. N°4/1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el D.S. N°58/2003, de ese Ministerio);

Que, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 11 del Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión, corresponde a este Ministerio, continuador legal de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, dictar la resolución pertinente que permita dar inicio a los procesos de revisión de las normas ya individualizadas;

RESUELVO:

- 1.- **Iniciése** el proceso de revisión de las Normas sobre Emisiones de Vehículos Motorizados Livianos, contenidas en el D.S. N°211/1991; Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Medianos (el D.S. N°54/1994); Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Pesados (D.S. N°55/1994); Normas de Emisión para Motocicletas (D.S. N°104/2001); y Normas de Emisión de contaminantes aplicables a los vehículos motorizados de encendido por chispa (Ciclo Otto) de dos y cuatro tiempos, y fija los procedimientos para su control (D.S. N°4/1994), todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- 2.- **Fórmese** un expediente para la tramitación del proceso de revisión de cada una de las normas señaladas;
- 3.- **Fijase** como fecha límite para la recepción de antecedentes respecto a la revisión de la norma de emisión, el día hábil setenta, contado desde la fecha de publicación de la presente resolución en el Diario Oficial y en un diario o periódico de circulación nacional. Cualquier persona natural o jurídica podrá, dentro del plazo señalado precedentemente, aportar antecedentes técnicos, científicos y sociales sobre la materia. Dichos antecedentes deberán ser fundados y entregarse por escrito en la Oficina de Partes del Ministerio del Medio Ambiente o de la Secretaría Regional Ministerial del Medio Ambiente respectiva;
- 4.- **Publíquese** la presente resolución en el Diario Oficial y en un diario o periódico de circulación nacional.

Anótese, comuníquese, publíquese y archívese.



Maria Ignacia Benítez Pereira

MARÍA IGNACIA BENÍTEZ PEREIRA
Ministra del Medio Ambiente

[Handwritten signature]
MFG/CRF/IFC/DCF

Distribución:

- División de Política y Regulación Ambiental del Ministerio del Medio Ambiente
- División Jurídica del Ministerio del Medio Ambiente
- Archivo

C.c.

- Expedientes procesos de revisión de las normas individualizadas.

Ministerio del Medio Ambiente**DA INICIO A LA REVISIÓN DE LAS NORMAS DE EMISIÓN QUE INDICA****(Resolución)**

Núm. 518 exenta.- Santiago, 29 de abril de 2011.- Vistos: Lo dispuesto en la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente; lo prescrito en el decreto supremo N° 93, de 1995, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia que aprueba el Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión; el Memorandum N° 158, de 20 de abril de 2011, de la Jefa de la División de Política y Regulación Ambiental del Ministerio del Medio Ambiente; lo dispuesto en la resolución N° 1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón, y

Considerando:

Que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 32 inciso cuarto de la ley N° 19.300 y del artículo 36 del Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión, toda norma de emisión deberá ser revisada a lo menos cada cinco años;

Que, en atención a lo anterior y a la Estrategia Integral para el Control de Emisiones en el Sector Transporte, año 2011, iniciativa del Ministerio de Transportes y del Ministerio del Medio Ambiente, se requiere revisar las siguientes normas:

- 1) Normas sobre Emisiones de Vehículos Motorizados Livianos, contenidas en el DS N° 211/1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el DS N° 95/2005, del mismo Ministerio).
- 2) Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Medianos, contenidas en el DS N° 54/1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el DS N° 95/2005, del mismo Ministerio).
- 3) Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Pesados, contenidas en el DS N° 55/1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el DS N° 95/2005, del mismo Ministerio).
- 4) Normas de Emisión para Motocicletas, contenidas en el DS N° 104/2001, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el DS N° 66/2003, del mismo Ministerio).
- 5) Normas de Emisión de contaminantes aplicables a los vehículos motorizados de encendido por chispa (Ciclo Otto) de dos y cuatro tiempos, y fija los procedimientos para su control, contenidas en el DS N° 4/1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el DS N° 58/2003, de ese Ministerio);

Que, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 11 del Reglamento para la Dictación de

Normas de Calidad Ambiental y de Emisión, corresponde a este Ministerio, continuador legal de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, dictar la resolución pertinente que permita dar inicio a los procesos de revisión de las normas ya individualizadas;

Resuelvo:

1.- Iniciase el proceso de revisión de las Normas sobre Emisiones de Vehículos Motorizados Livianos, contenidas en el DS N° 211/1991; Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Medianos (el DS N° 54/1994); Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Pesados (DS N° 55/1994); Normas de Emisión para Motocicletas (DS N° 104/2001); y Normas de Emisión de contaminantes aplicables a los vehículos motorizados de encendido por chispa (Ciclo Otto) de dos y cuatro tiempos, y fija los procedimientos para su control (DS N° 4/1994), todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;

2.- Fórmese un expediente para la tramitación del proceso de revisión de cada una de las normas señaladas;

3.- Fijase como fecha límite para la recepción de antecedentes respecto a la revisión de la norma de emisión, el día hábil setenta, contado desde la fecha de publicación de la presente resolución en el Diario Oficial y en un diario o periódico de circulación nacional. Cualquier persona natural o jurídica podrá, dentro del plazo señalado precedentemente, aportar antecedentes técnicos, científicos y sociales sobre la materia. Dichos antecedentes deberán ser fundados y entregarse por escrito en la Oficina de Partes del Ministerio del Medio Ambiente o de la Secretaría Regional Ministerial del Medio Ambiente respectiva;

4.- Publíquese la presente resolución en el Diario Oficial y en un diario o periódico de circulación nacional.

Anótese, comuníquese, publíquese y archive-se.- María Ignacia Benítez Pereira, Ministra del Medio Ambiente.

Lo que transcribo a Ud., para su conocimiento.- Saluda Atte. a Ud., Ricardo Irarrázabal, Subsecretario 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 11 DE MAYO DE 2011**

	Tipo de Cambio \$ (N° del C.N.C.L)	Paridad Respecto US\$
DOLAR EE.UU.	465,57	1,000000
DOLAR CANADA	485,83	0,958300
DOLAR AUSTRALIA	504,68	0,922500
DOLAR NEOZELANDES	370,35	1,257100

LIBRA ESTERLINA	761,48	0,611400
YEN JAPONES	5,77	80,750000
FRANCO SUIZO	528,94	0,880200
CORONA DANESA	89,95	5,176000
CORONA NORUEGA	85,80	5,426000
CORONA SUECA	74,88	6,217600
YUAN	71,72	6,491500
EURO	670,56	0,694300
DEG	743,84	0,625900

* 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, 10 de mayo de 2011.- Miguel Ángel 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 \$654,37 por dólar, moneda de los Estados Unidos de América, para el día 10 de mayo de 2011.

Santiago, 10 de mayo de 2011.- Miguel Ángel Nacur Gazali, Ministro de Fe.

RECTIFICACIÓN

En la edición del Diario Oficial N° 39.956, de fecha 10 de mayo de 2011, se publicó el "Tipo de Cambio para efectos del Número 7 del Capítulo I del Compendio de Normas de Cambios Internacionales" con el error que se salva a continuación:

En la página 4 del Cuerpo I

Donde dice:

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 \$654,11 por dólar, moneda de los Estados Unidos de América, para el día 9 de mayo de 2011.

Debe decir:

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 \$654,41 por dólar, moneda de los Estados Unidos de América, para el día 9 de mayo de 2011.

Santiago, 10 de mayo de 2011.- Miguel Ángel Nacur Gazali, Ministro de Fe.

ACUERDO ADOPTADO POR EL CONSEJO EN SU SESIÓN N° 1607

Certifico que el Consejo del Banco Central de Chile, en su Sesión Ordinaria N° 1607, celebrada el 5 de mayo de 2011, adoptó el siguiente Acuerdo:

1607-01-110505 – Especificaciones técnicas del billete de \$ 1.000.

Litoralpress Media de Información				http://www.litoralpress.cl		
Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título	Tamaño	Estimación
15/05/2011	LA TERCERA (STGO-CHILE)	61	6	REPUBLICA DE CHILE MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE	13,7x26,3	No Definido



REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE
DA INICIO A LA REVISIÓN DE LAS NORMAS DE EMISIÓN
QUE INDICA

RESOLUCIÓN EXENTA N° 518
SANTIAGO, 29 de abril de 2011

VISTOS:

Lo dispuesto en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente; lo prescrito en el Decreto Supremo N° 93, de 1995, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia que aprueba el Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión; el Memorándum N° 158, de 20 de abril de 2011, de la Jefa de la División de Política y Regulación Ambiental del Ministerio del Medio Ambiente; lo dispuesto en la Resolución N° 1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón; y

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 32 inciso cuarto de la Ley N° 19.300 y del artículo 36 del Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión, toda norma de emisión deberá ser revisada a lo menos cada cinco años;

Que, en atención a lo anterior y a la Estrategia Integral para el Control de Emisiones en el Sector Transporte, año 2011, iniciativa del Ministerio de Transportes y del Ministerio del Medio Ambiente, se requiere revisar las siguientes normas:

- 1) Normas sobre Emisiones de Vehículos Motorizados Livianos, contenidas en el D.S. N° 211/1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el D.S. N° 95/2005, del mismo Ministerio).
- 2) Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Medianos, contenidas en el D.S. N° 54/1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el D.S. N° 95/2005, del mismo Ministerio).
- 3) Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Pesados, contenidas en el D.S. N° 55/1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el D.S. N° 95/2005, del mismo Ministerio).
- 4) Normas de Emisión para Motocicletas, contenidas en el D.S. N° 104/2001, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el D.S. N° 66/2003, del mismo Ministerio).
- 5) Normas de Emisión de contaminantes aplicables a los vehículos motorizados de encendido por chispa (Ciclo Otto) de dos y cuatro tiempos, y fija los procedimientos para su control, contenidas en el D.S. N° 4/1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el D.S. N° 58/2003, de ese Ministerio);

Que, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 11 del Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión, corresponde a este Ministerio, continuador legal de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, dictar la resolución pertinente que permita dar inicio a los procesos de revisión de las normas ya individualizadas;

RESUELVO:

1.- **Iniciése** el proceso de revisión de las Normas sobre Emisiones de Vehículos Motorizados Livianos, contenidas en el D.S. N° 211/1991; Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Medianos (el D.S. N° 54/1994); Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Pesados (D.S. N° 55/1994); Normas de Emisión para Motocicletas (D.S. N° 104/2001); y Normas de Emisión de contaminantes aplicables a los vehículos motorizados de encendido por chispa (Ciclo Otto) de dos y cuatro tiempos, y fija los procedimientos para su control (D.S. N° 4/1994), todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;

2.- **Fórmese** un expediente para la tramitación del proceso de revisión de cada una de las normas señaladas;

3.- **Fijase** como fecha límite para la recepción de antecedentes respecto a la revisión de la norma de emisión, el día hábil setenta, contado desde la fecha de publicación de la presente resolución en el Diario Oficial y en un diario o periódico de circulación nacional. Cualquier persona natural o jurídica podrá, dentro del plazo señalado precedentemente, aportar antecedentes técnicos, científicos y sociales sobre la materia. Dichos antecedentes deberán ser fundados y entregarse por escrito en la Oficina de Partes del Ministerio del Medio Ambiente o de la Secretaría Regional Ministerial del Medio Ambiente respectiva;

4.- **Publíquese** la presente resolución en el Diario Oficial y en un diario o periódico de circulación nacional.

Anótese, comuníquese, publíquese y archívese.

MARÍA IGNACIA BENÍTEZ PEREIRA
Ministra del Medio Ambiente

000004

Santiago, 16 de Mayo de 2011

Se incorpora al **Expediente Público Rol Nor 04/11 revisión de Normas de Emisión Aplicables a Vehículos Motorizados Pesados DS 55/94 Archivador N°1**, las cartas recibidas el 24.03.11 y el 29.04.11, ambas de la ANAC, donde se presentan sus comentarios y propuestas para el sector de vehículos pesados.



Rodrigo Mauro Caroca, Profesional Departamento de Asuntos Atmosféricos, División de Política y regulación Ambiental, Ministerio del Medio Ambiente



ANAC
Asociación Nacional
Automotriz de Chile A.G.



M-F 3117.

000005

Santiago, 22 de Marzo de 2011

Señora
Ministra de Medio Ambiente
Doña María Ignacia Benítez P.
Presente

De nuestra consideración:

1. El Plan de Descontaminación de la Región Metropolitana, vigente desde el mes de Abril del año pasado, establece en el capítulo II las medidas para la reducción de emisiones contaminantes del transporte; el que hemos procedido a analizar, producto de nueva información recibida de los fabricantes de vehículos y otros requerimientos necesarios para la adecuada implementación de las normas a entrar en vigencia el presente año y a futuro. Presentamos a continuación nuestros comentarios y propuestas para seguir avanzando en esta materia teniendo muy presente la agenda de trabajo "Por un aire más limpio"

Vehículos Pesados

2. Respecto de vehículos pesados se analizaron las normas que se implementarán a partir del mes de Enero del año 2012 en la Región Metropolitana, las que deberán convivir con las de Regiones.
3. Producto de lo anterior, se concluyó que a partir de enero próximo operarían en forma simultánea tres diferentes normas para vehículos pesados, lo que por las necesidades de movilidad que estos requieren, a través del territorio nacional y la imposibilidad de controlar el cumplimiento de las normas; como así también la calidad del combustible requerido; es imperioso realizar un ordenamiento y ajustes a la normativa actual, teniendo a su vez como premisa lograr un avance en los niveles de emisión a nivel país.

4. Antecedentes Generales

Norma Actual:

- EURO 3 o EPA 98 para las regiones: 3ª a la 10ª, incluido la R.M.
- EURO 2 o EPA 94 para las regiones: 1ª, 2ª, 11ª y 12ª.

Norma según PPDA a partir de Enero de 2012

- EURO3 con MP EURO4 o EPA98 con MP EPA 2007, para la R.M.
- EURO 3 o EPA 98 para las regiones: 3ª, a la , 10ª
- EURO 2 o EPA 94 para las regiones: 1ª, 2ª, 11ª y 12ª.



ANAC

Asociación Nacional
Automotriz de Chile A.G.

000006

Nuevo escenario de camiones de origen Norte América (USA, México Canadá)

En enero del presente año las marcas de camiones de origen Nafta, comunicaron que no existe demanda a nivel mundial de camiones EPA 2007 (considerada en PPDA a incorporar a partir de enero 2012), suspendiéndose la producción de motores bajo esta norma.

Por lo anterior se fabricaran para el mercado de exportación camiones EPA 98 y EPA 2004.

En el mercado interno de USA y Canadá opera la norma EPA 2010, que requiere combustible Diesel de 15ppm de azufre y urea, entre otros requisitos.

5. Propuesta para el mercado de vehículos pesados:

- Implementar a partir de Enero 2012 la norma EURO 4 y EPA 2004.
- Aplicar la norma a nivel país.
- Considerándose que ya contamos a nivel país con diesel de 50ppm, adicionalmente se requiere distribución de urea a nivel nacional para aquellas tecnologías que así lo demandan.
- Certificación de la norma exigida o la superior que cumpla el camión, según lo demandado por empresas de transporte internacional o información comercial requerida por los clientes.

6. Vehículos Livianos y medianos

Deseamos reiterar, lo planteado por nuestra asociación, referente a la correlación que existe entre normas de emisión y calidad de los combustibles. Las nuevas tecnologías enfocadas en la reducción de emisiones obligan a tener combustibles adecuados a la norma, a modo de ejemplo: La norma EURO V aconseja el uso de Diesel de 15 ppm de azufre.

Propuesta de Vehículos livianos y medianos:

a.- De acuerdo al PPDA el 1º de Septiembre próximo existirá disponibilidad de 15ppm de azufre solo en la Región Metropolitana. Solicitamos, en forma excepcional que a lo menos exista distribución en las principales ciudades del país.

b.- Proponemos que los vehículos de pasajeros y comerciales clase 1, 2, 3 y medianos diesel y bencineros cuya norma actual en regiones es EURO III o Tier 1 Fed, a contar de seis meses de la publicación de estas modificaciones, cumplan a nivel país con la norma EURO IV o Tier 2 Bin 8.



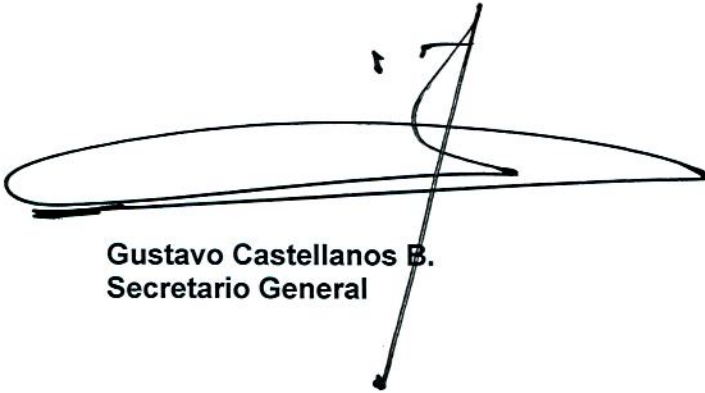
ANAC

Asociación Nacional
Automotriz de Chile A.G.

000007

c.- Para los vehículos de pasajeros, comerciales livianos y medianos diesel, en regiones se propone implementar a partir de Septiembre del 2013 a lo largo del territorio nacional, la norma Euro V o Tier 2 Bin 5; siempre y cuando, se disponga de diesel de 15 ppm.

Quedando a vuestra disposición para aclarar cualquier duda al respecto, le saluda atentamente,



Gustavo Castellanos B.
Secretario General

c.c.: Sr. Marcelo Fernández –Jefe Depto. Gestión Calidad de Aire
Sr. Roberto Santana – Jefe División Normas y Operaciones
Arch.

ANÁLISIS DE EMISIONES DE CAMIONES SEGÚN DIFERENTES ESCENARIOS DE NORMA DE EMISIÓN

1. Introducción

El Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica (PPDA) de la Región Metropolitana propone actualizar la normativa de emisiones para camiones livianos, medianos y pesados para el año 2012. La normativa definida por la autoridad corresponde a Euro 3 Avanzado con Material Particulado Euro 4 para los camiones de origen europeo y EPA98 con Material Particulado EPA2007 para los camiones de origen EPA (EEUU, Canadá y México). Considerando la disponibilidad de camiones que cumplan estas normativas, ANAC solicita a Sistemas Sustentables evaluar los siguientes escenarios de entrada de normas:

Escenario Base: El escenario base corresponde a la situación actual, Euro 3 y EPA 98, según origen.

Escenario PPDA: El escenario PPDA representa lo que ocurriría si se produce exactamente lo que dice el Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la R.M.

Escenario PROPUESTA-ANAC: El escenario PROPUESTA-ANAC representa lo que ANAC propone se implemente como norma dado la información recibida de los fabricantes respecto de la no disponibilidad de motorizaciones EPA2007 y la necesidad de combustible de 15ppm de azufre, como lo establece los requerimientos de la norma.

Escenario ANAC-PROBABLE: El escenario ANAC-PROBABLE corresponde al escenario más probable según la Asociación Nacional Automotriz de Chile y sus asociados, en relación a la disponibilidad de tecnologías según los diferentes orígenes.

En la siguiente tabla se resumen las normativas a evaluar en cada uno de los escenarios.

Tabla 1: Escenarios a evaluar

ORIGEN	BASE	PPDA	PPTA-ANAC	ANAC-PROB
EEUU-CANADA-MEXICO	EPA98	EPA98+MPE PA2007	EPA2004	EPA2004
ARGENTINA-BRASIL	E3	E3+MPE4	E4	E5
OTROS	E3	E3+MPE4	E4	E4

Nota: Las normas E4 y EPA2004 requieren diesel con 50 ppm de azufre, disponible a nivel nacional actualmente.

2. Definición de la muestra

Para determinar las emisiones se define como una muestra representativa la distribución por origen de las ventas de camiones del año 2010 a nivel nacional. La cual se muestra en la tabla a continuación.

Tabla 2: Distribución de ventas por origen en camiones livianos, medianos y pesados.

Origen	Livianos	Medianos	Pesados	Total
ALEMANIA	-	15	979	994
ARGENTINA	589	-	229	818
BRASIL	-	509	3272	3781
CANADA	-	3	43	46
CHINA	1112	737	317	2166
COREA	-	774	47	821
EEUU	37	-	1138	1175
ESPAÑA	-	-	65	65
FRANCIA	-	-	149	149
ITALIA	-	-	0	0
JAPON	599	1561	313	2473
MEXICO	-	-	1450	1450
SUECIA	-	-	142	142
TOTAL	2337	3599	8144	14080

En resumen, se utiliza la siguiente para definir el número de vehículos por origen, considerando los camiones de EEUU con norma EURO.

Tabla 3: Resumen por los principales orígenes

Origen	Livianos	Medianos	Pesados	Total
EEUU-CANADA-MEXICO	37	3	2631	2671
ARGENTINA-BRASIL	589	509	3501	6810
OTROS	1711	3087	2012	4599
Total	2337	3599	8144	14080

3. Resultados

Se realizó una estimación de emisiones utilizando Factores de Emisión **COPERT 4** para los orígenes Euro y Factores de Emisión del modelo de emisión **IVE** en el caso de los orígenes EPA. Para el nivel de actividad se utilizó un promedio nacional obtenido en el estudio "Actualización de Consumos Energéticos del Sector Transporte" realizado por Sectra.

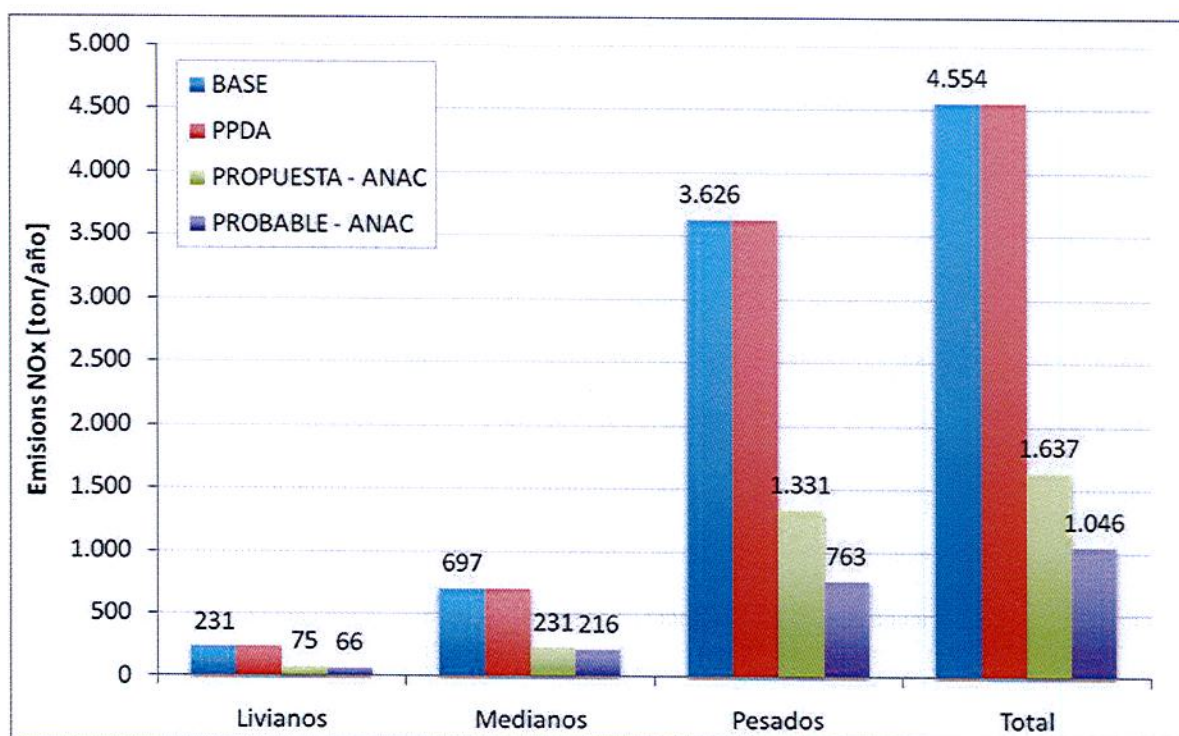
Los resultados obtenidos se muestran en la siguiente tabla.

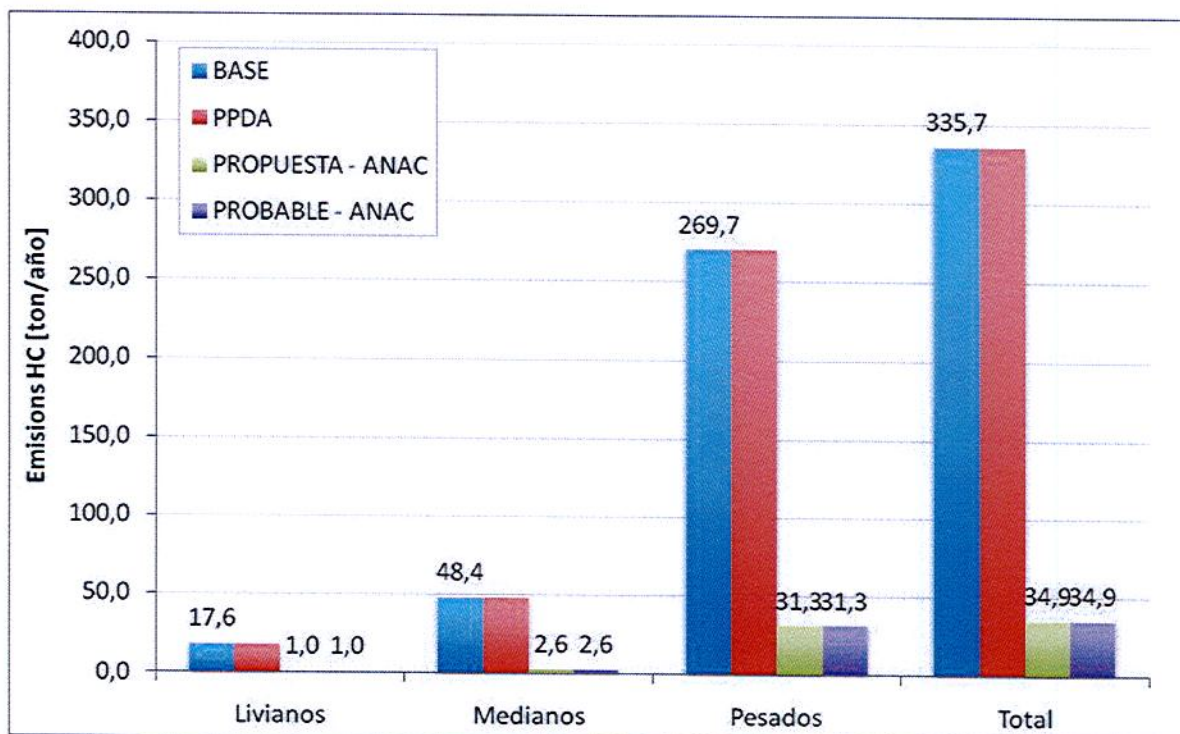
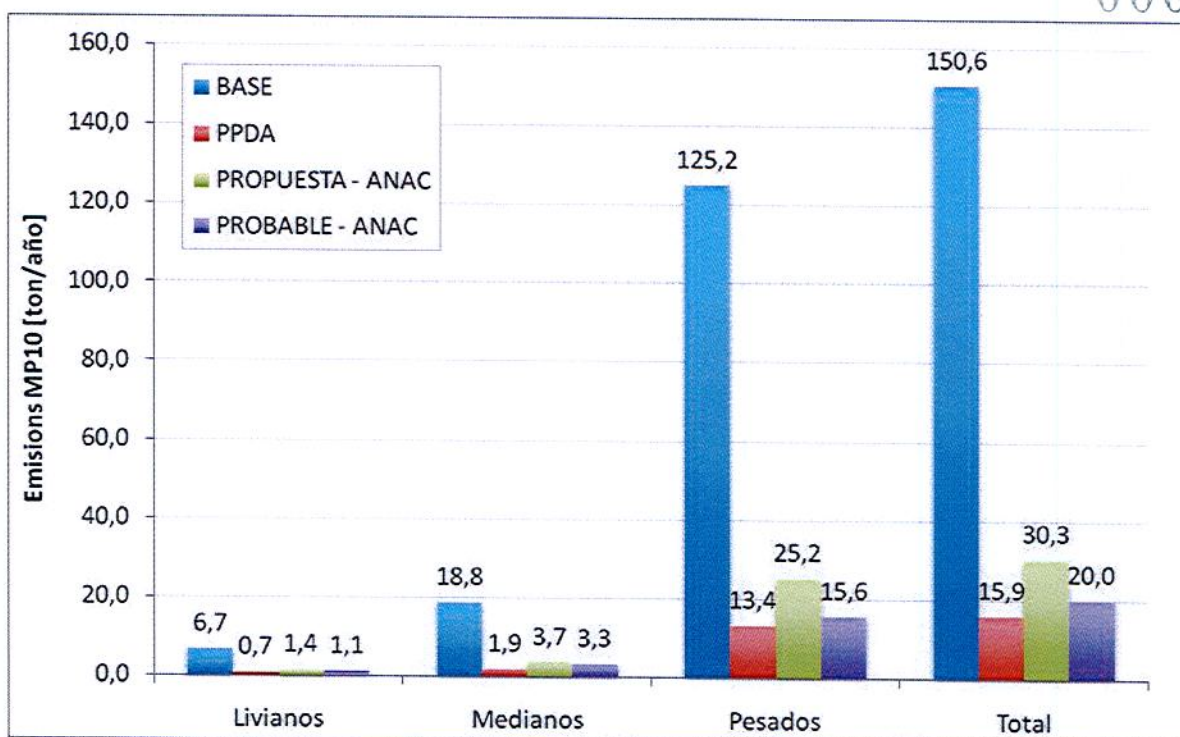
Cont.	Sub-Cat	BASE[ton/año]	PPDA [ton/año]	PROPUESTA-ANAC [ton/año]	PROBABLE-ANAC [ton/año]
NO_x	Livianos	231	231	75	66
	Medianos	697	697	231	216
	Pesados	3.626	3.626	1.331	763
	Total	4.554	4.554	1.637	1.046
MP₁₀	Livianos	6,7	0,7	1,4	1,1
	Medianos	18,8	1,9	3,7	3,3
	Pesados	125,2	13,4	25,2	15,6
	Total	150,6	15,9	30,3	20,0
HC	Livianos	17,6	17,6	1,0	1,0
	Medianos	48,4	48,4	2,6	2,6
	Pesados	269,7	269,7	31,3	31,3
	Total	335,7	335,7	34,9	34,9
CO	Livianos	72	72	6	6
	Medianos	209	209	15	15
	Pesados	1.197	1.197	338	338
	Total	1.479	1.479	359	359

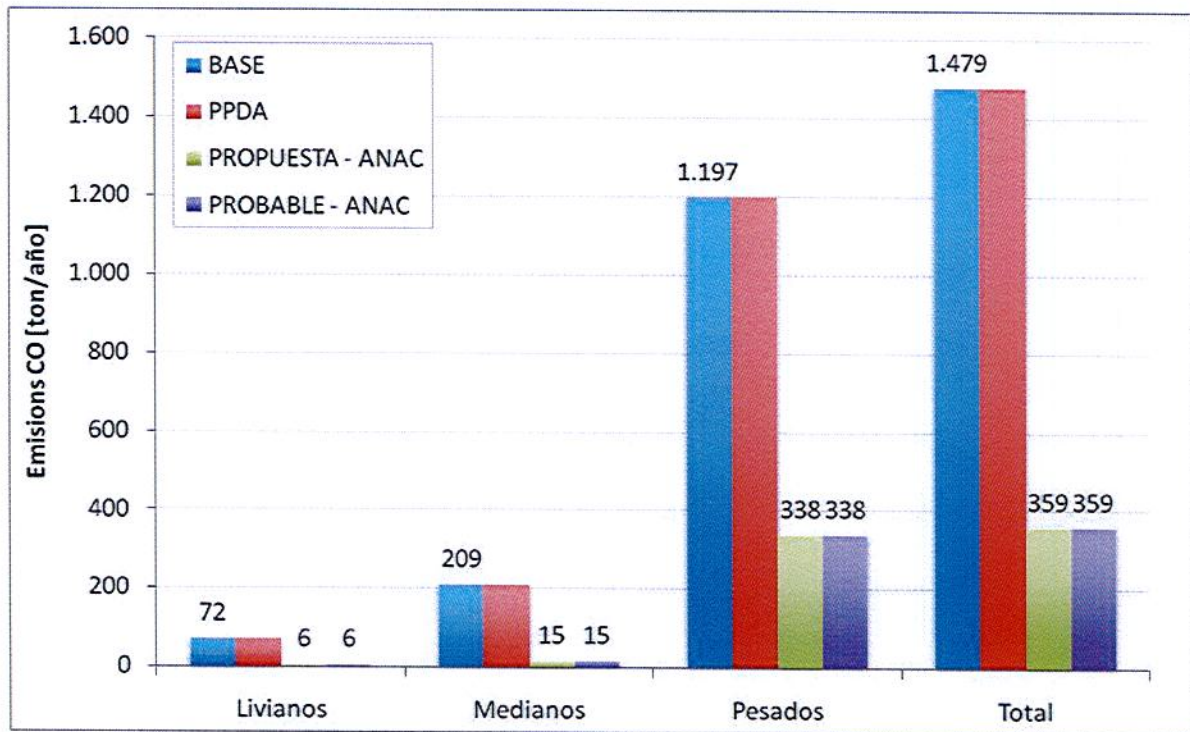
Se observa lo siguiente:

- Entre el escenario **Base** y el escenario **PPDA** solo las emisiones de MP_{10} se reducen al implementar los estándares del Plan. La reducción total corresponde a 89% pero el resto de contaminantes no se reducen.
- En el escenario **PROPUESTA-ANAC** se reducen las emisiones de NO_x (64%), MP_{10} (80%), HC (90%) y CO (76%) y respecto del escenario **Base**. Respecto del escenario **PPDA** las emisiones de gases se reducen en la misma proporción, mientras que el MP_{10} aumenta en un 91%.
- El escenario **PROBABLE-ANAC** también produce reducciones en NO_x (77%), MP_{10} (87%), HC (90%) y CO (76%) respecto del escenario **Base**. Respecto del escenario **PPDA** las reducciones de NO_x , HC y CO se mantienen y el MP_{10} aumenta en un 26%.

En las siguientes figuras se muestran los resultados gráficamente para los 4 contaminantes analizados, en el Anexo se presenta el detalle de emisiones por Sub-categoría.







4. Conclusiones

- Lo propuesto por el PPDA se concentra en un solo contaminante (MP_{10}), sin embargo HC y NO_x son precursores de smog foto químico o material particulado secundario.
- El escenario PROPUESTA-ANAC implica una reducción considerable (entre un 76% y 90%) dependiendo del contaminante. En este escenario las emisiones de MP_{10} aumentan en cerca de 2 veces respecto del escenario PPDA, esto se debe a la aplicación de la norma EPA2004 a nivel nacional.
- El escenario PROBABLE-ANAC, el cual considera la información de estándares de emisión más probables según origen, reduce todas las emisiones considerablemente respecto del escenario Base.
- El escenario PROBABLE-ANAC reduce las emisiones gaseosas respecto del escenario PPDA, sin embargo la inclusión de vehículos EPA2004 provoca un aumento en las emisiones de MP_{10} respecto al mismo escenario pero reduce las emisiones de MP_{10} en un 34% respecto del escenario PROPUESTA-ANAC.
- Es importante evaluar si el aumento de las emisiones directas de MP_{10} producto de entrada uso de vehículos EPA2004 entre el escenario PPDA y el PROBABLE-ANAC se contrarresta, en cierta medida, por la disminución de producción de MP_{10} secundario relacionada con la disminución de las emisiones de NO_x y HC.



ANAC
Asociación Nacional
Automotriz de Chile A.G.



000014

Santiago, 27 de Abril de 2011

Señora
Ministra de Medio Ambiente
María Ignacia Benítez P.
Presente

De nuestra consideración:

En carta de fecha 22 de marzo del 2011, presentamos la propuesta del sector vehículos pesados y livianos respecto del Plan de Descontaminación de la Región Metropolitana. La presente tiene por objeto complementar lo indicado en la mencionada carta en lo relacionado al sector buses en general y en particular a lo dispuesto en el DS 130 ,para los buses urbanos del Transantiago..

• **Antecedentes Generales**

Norma Actual:

- PPDA: EURO 3 o EPA 98 para las regiones: 3ª a la 10ª, incluido la R.M.
- PPDA: EURO 2 o EPA 94 para las regiones: 1ª, 2ª, 11ª y 12ª.
- DS 130: Transporte urbano Santiago – EURO III mas filtro de particulas

Norma según PPDA a partir de Enero de 2012

- EURO3 con MP EURO4 o EPA98 con MP EPA 2007, para la R.M.
- EURO 3 o EPA 98 para las regiones: 3ª, a la , 10ª
- EURO 2 o EPA 94 para las regiones: 1ª, 2ª, 11ª y 12ª.

Norma según DS130 y PPDA a partir de Septiembre de 2012

- EURO 4 más filtro de partículas (DPF)

• **Propuesta para el mercado de vehículos pesados - Buses Urbanos, Interurbanos y Locomoción Colectiva :**

- Implementar a partir de Enero 2012 la norma EURO 4 y EPA 2004.
- Aplicar la norma a nivel país.
- Considerándose que ya contamos a nivel país con diesel de 50ppm, adicionalmente **se requiere distribución de urea** a nivel nacional para aquellas tecnologías que así lo demandan.
- Certificación de la norma exigida o la superior que cumpla el bus, según lo demandado por empresas de transporte internacional o información comercial requerida por los clientes.

Av. Providencia 1760. Of. 1604. Providencia – Santiago. Teléfonos: (02) 2441787 – (02) 2369420.



ANAC

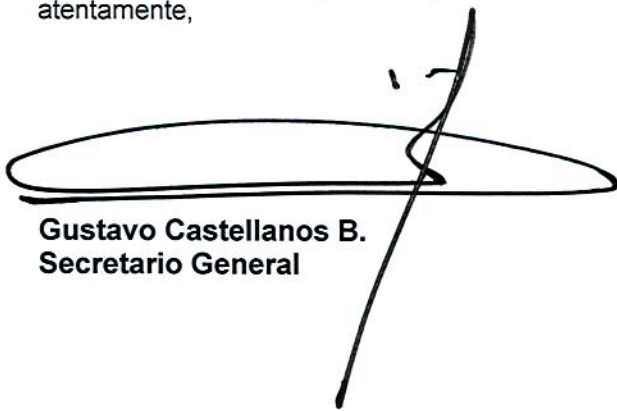
Asociación Nacional
Automotriz de Chile A.G.

000015

- **Propuesta para el mercado de Buses Urbanos (DS 130):**

Considerando que los buses del Transantiago, tienen recorridos establecidos dentro de la ciudad de Santiago, como así también que en esta zona se dispondrá de combustible de 15 ppm de azufre a partir de septiembre del presente año, proponemos avanzar a la norma EURO5. Reiteramos la importancia de contar con la disponibilidad de Urea y que en este caso esta tecnología requiere de este aditivo en forma obligada en e cien por ciento de los casos.

Quedando a vuestra disposición para aclarar cualquier duda al respecto, le saluda atentamente,



**Gustavo Castellanos B.
Secretario General**

c.c.: Sr. Marcelo Fernández –Jefe Depto. Gestión Calidad de Aire
Sr. Roberto Santana – Jefe División Normas y Operaciones
Arch.



Santiago, 23 de Mayo de 2011

Señora
María Ignacia Benítez P.
Ministra de Medio Ambiente
Presente

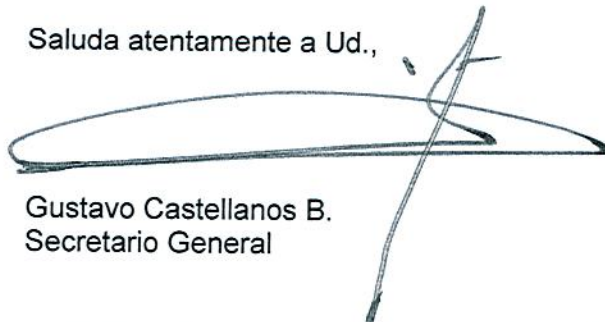
De nuestra consideración:

En conformidad a la Resolución N°518 Exenta del Ministerio del Medio Ambiente, publicada en el Diario Oficial de fecha 11 de Mayo del 2011, que da inicio al período de revisión de las normas de emisión de los vehículos que indica, y encontrándonos dentro del plazo de recepción y aporte de antecedentes que cualquier persona natural o jurídica puede realizar, la Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G., que represento, viene en aportar antecedentes técnicos que fundamentan una modificación de las normas en revisión en el sentido que proponemos.

Solicitamos a Ud. tenga a bien incluir en cada uno de los expedientes de revisión de las normas incluidas en este proceso nuestra opinión, que se encuentra en el documento adjunto.

Ratificamos una vez más que para nuestra asociación, entidad que reúne a todos los representantes de marcas e importadores de automóviles de vehículos comerciales, livianos, pesados y buses, el cuidado del medio ambiente con apego al principio de desarrollo sustentable constituye uno de los pilares de sus actuaciones, como así también propendemos al desarrollo de los acuerdos contenidos en la "Agenda de Trabajo por un Aire más Limpio" firmada en conjunto por Ministerios de Medio Ambiente y Transporte y Telecomunicaciones el 3 de Noviembre de 2010.

Saluda atentamente a Ud.,



Gustavo Castellanos B.
Secretario General

c.c.: Sr. Marcelo Fernández - Jefe Depto. Gestión Calidad de Aire Arch.



ANAC

Asociación Nacional
Automotriz de Chile A.G.

000017

**OBSERVACIONES DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL AUTOMOTRIZ DE CHILE
A.G. A LAS NORMAS DE EMISIONES CONSULTADAS MEDIANTE RES. N°518
Exenta MMA, publicada en el Diario Oficial de
11 de Mayo del 2011**

**1.-Vehículos Pesados: Camiones, Buses Urbanos e Interurbanos y
Transporte Público.**

i) Normas técnicas vigentes:

- PPDA: EURO 3 o EPA 98 para las regiones 3ª a la 10ª, incluido la R.M.
- PPDA: EURO 2 o EPA 94 para las regiones 14ª, 1ª, 2ª, 11ª y 12ª.
- DS 130 MTT 2003 Transporte urbano Santiago: EURO III más filtro de partículas.

ii) Normas que regirán en 2012:

- Norma según PPDA RM a partir de Enero de 2012:
 - EURO3 con MP EURO4 o EPA98 con MP EPA 2007, para la R.M.
- Norma según DS130 y PPDA a partir de Septiembre de 2012:
 - EURO 4 más filtro de partículas (DPF)
- PPDA: EURO 3 o EPA 98 para las regiones 3ª a la 10ª.
- PPDA: EURO 2 o EPA 94 para las regiones 14ª, 1ª, 2ª, 11ª y 12ª.

iii) CONSIDERACIONES.

Se ha analizado exhaustivamente la situación que se producirá con las normas que entrarán a regir en enero de 2012 próximo en la Región Metropolitana, las que deberán convivir con las normas de Regiones.

- (a) Del análisis de las normas a implementar a partir de enero próximo, y de no existir un cambio al respecto, se desprende que empezarían a regir y operar en forma simultánea tres diferentes normas de emisiones para vehículos pesados, situación que resulta irracional dada la naturaleza de la actividad a la que están destinados y su necesidad de desplazamiento a través de todo el territorio nacional.
- (b) Dicha trilogía hará impracticable el cumplimiento de las normas y su fiscalización.
- (c) Si el objetivo de las normas es la disminución de las emisiones, se estima fundamental que su aplicación sea general, a nivel nacional.



ANAC

Asociación Nacional
Automotriz de Chile A.G.

000018

(d) Nuevo escenario de camiones de origen Norte América (USA, México Canadá).

En enero del presente año las marcas de camiones de origen Nafta comunicaron que descontinuarán la fabricación de camiones con tecnología EPA 2007, por no existir demanda de ellos a nivel mundial.

En consecuencia, a partir de enero de 2012 sólo se encontrarán disponibles para el mercado de exportación camiones con tecnología para la norma EPA 98 y EPA 2004, esta última para el mercado mexicano.

iv) Propuesta ANAC para el mercado de vehículos pesados:

- Modificar y ampliar a partir de Enero 2012 las normas técnicas de emisiones EURO 4 o EPA 2004, indistintamente, para todo el territorio nacional.
- Distribución a nivel nacional de UREA, debido a que existen tecnologías que así lo demandan.
- La extensión en el tiempo que implica este período de revisión de normas y consulta pública, y su resultante de nuevas normas, podría requerir un período de vacancia para la entrada en vigencia de las nuevas normas, debido a que los pedidos de vehículos a fábrica se deben colocar con 5 a 6 meses de antelación. Es muy importante para este sector tener certeza con 6 meses de anticipación los cambios normativos que puedan producirse.

v) Propuesta ANAC para Buses del Transporte Público – Transantiago.

- La norma contenida en el DS 130 MTT 2003 no fue incluida en el proceso de revisión de normas de emisión y su consulta pública, sin embargo, consideramos de interés aprovechar esta instancia o en su defecto establecer un procedimiento en paralelo, para avanzar en las normas que afectan a los vehículos del Transantiago.
- Considerando que estos buses tienen recorridos preestablecidos dentro de la ciudad de Santiago y que en esta zona existirá disponibilidad, distribución y comercialización de combustible diesel de 15 ppm de azufre a partir de septiembre de 2011, proponemos que dichos vehículos deban cumplir con los niveles de emisión de la norma EURO5.
- Se requerirá, en consecuencia, la disponibilidad y distribución de UREA en forma obligatoria, conforme requiere en algunos casos la norma técnica EURO5.

2.- Vehículos Livianos y Medianos.

i) Normas técnicas vigentes para Vehículos Livianos Vehículos Medianos.

- Gasolina RM: EURO 4 o TIER 2 BIN 8
- Gasolina Resto país: Euro 3 o TIER 1 FED
- Diesel RM: EURO 4 o TIER 2 BIN 8
- Diesel Resto país: EURO 3 o TIER 1 FED

ii) Normas próximas a cambiar conforme PPDA RM:

La exigencia técnica respecto de las emisiones para los vehículos comerciales livianos de pasajeros y comerciales livianos clase 1 que utilizan combustible diesel se modificará a EURO 5 o TIER 2 BIN 5 a partir de 1 de septiembre de 2011.

La exigencia técnica respecto de las emisiones de vehículos comerciales medianos Clase 2 y 3 Diesel se modificarán para la Región Metropolitana a EURO 5 o TIER 2 BIN 5 a partir de septiembre de 2012.

iii) Propuesta ANAC para Vehículos Livianos y Medianos:

- Modificar y ampliar la exigencia de la norma técnica EURO 4 o TIER 2 BIN 8 a nivel nacional para los vehículos livianos y medianos, tanto para aquellos utilicen combustible diesel como bencineros. Implementar la recién señalada modificación 6 meses después de la publicación del decreto respectivo.
- Modificar y ampliar la exigencia de la norma técnica EURO 5 o TIER 2 BIN 5 a nivel nacional para los todos vehículos livianos y medianos que utilicen combustible diesel, Implementar esta norma a partir de septiembre de 2013, siempre y cuando exista distribución a nivel nacional de diesel de 15 ppm de azufre.
- Reiteramos que es imprescindible contar con disponibilidad, distribución y comercialización de combustible diesel de 15 ppm de azufre en todo el territorio nacional, más aún considerando la significancia e importancia numérica de este tipo de vehículos en el parque automotriz.
- Por último proponemos que los vehículos diesel livianos y medianos que hoy - luego de vencido el CHI - tienen revisión de opacidad cada 4 meses, tengan un revisión anual de la misma forma como ocurre con los vehículos a gasolina. Actualmente no existe ninguna razón técnica que fundamente diferenciar los vehículos diesel con tecnología EURO 4 y EURO 5 de los vehículos a gasolina.

Santiago, 23 de mayo de 2011

Santiago, 1 de Junio de 2011
GG. 021/2011



Señores
Ministerio del Medio Ambiente
Teatinos 258
Santiago

At. Sra. María Ignacia Benítez
Ministra del Medio Ambiente

Ref.: Revisión de las normas sobre emisiones aplicables a vehículos motorizados pesados.
Punto tercero, recepción de antecedentes.
Publicación Diario Oficial Miércoles 11 de Mayo de 2011

De nuestra consideración;

Conforme al proceso de la referencia, y en nuestra calidad de importadores y comercializadores de vehículos pesados Mack y Renault en Chile, nos permitimos aportar antecedentes que estimamos deben ser considerados respecto de la normativa de emisiones de vehículos motorizados pesados:

1.- Normas:

Deben adoptarse normas internacionales y disponibles en los mercados que abastecen a nuestro país, esto es tecnología Europea (Normas EURO) y tecnología Norteamericana (Normas EPA).

La actual norma considera implementar Euro3 con MP Euro 4 o EPA 98 con MP EPA 2007, si bien esta propuesta puede ser deseable desde un punto de vista de medio ambiente, es en la práctica imposible de implementar ya que nadie construirá vehículos especiales con normas híbridas solo para nuestro mercado.

La norma EPA 2007 si bien existe, se utilizó hasta Diciembre 2010 en U.S.A. y Canadá cuando fue reemplazada por EPA 2010.

EPA 2007 dejó de producirse dado su alto costo y baja confiabilidad de los motores operando con esta norma, por consiguiente no es una opción real.

Sugerimos en consecuencia adoptar Euro 4 o EPA 2004 que son normas internacionales, probadas, eficientes y disponibles.

2.- Aplicación por regiones:

La actual normativa considera una norma para la Región Metropolitana, otra norma para las regiones 3ª a 10ª y una tercera norma para las regiones 1ª, 2ª, 11ª y 12ª.

Dada la naturaleza de los vehículos pesados que se desplazan a lo largo del país, y teniendo también presente los volúmenes de carga originados en la Región Metropolitana con destino a regiones y viceversa, creemos que es muy difícil la implementación de normas diferenciadas por regiones y aún más su control, fiscalización y cumplimiento, sin mencionar los costos asociados a fiscalizar.

Considerando también que las nuevas normas implican un aumento de costos de aproximadamente 5% a 7% respecto de vehículos con las normas actualmente vigentes, la implementación de normas diferenciadas crearía una asimetría de costos para transportistas de la Región Metropolitana y el resto del país. Así mismo stocks diferenciados de productos para la Región Metropolitana y el resto del país solo elevan los costos del stock y en consecuencia del transporte.

CAMIONES

MAQUINARIA

VEHICULOS

ARRIENDO

NEUMATICOS

BATERIAS



Sugerimos en consecuencia adoptar una sola normativa a nivel país.

3.- Infraestructura de apoyo:

Los vehículos pesados que cumplen la norma EURO4 o superior requieren del consumo de una disolución de urea a razón de 4% a 5% del consumo de petróleo. Esta disolución de urea, comercialmente llamada AdBlue en Europa, debe estar disponible a lo largo del país en todas las estaciones de servicio de los proveedores de combustible ya que los estanques de petróleo y AdBlue de un camión están diseñados considerando que el reabastecimiento de ambos productos se realiza en el mismo lugar.

Sugerimos en consecuencia, una vez se decidida la norma a aplicar, ese ministerio y los importadores realicemos las gestiones con los comercializadores de combustibles de manera de establecer la importación, canales de distribución y capacitación del personal en el manejo de AdBlue de manera que esté disponible a lo largo de todo el país al momento de entrar en vigencia la norma.

La norma EPA 2004 no requiere de AdBlue ya que cumple con sus estándares de emisiones con otra tecnología (válvula EGR), sin embargo cabe hacer notar que la nueva norma EPA 2010 si adoptó el uso de AdBlue dado que su costo de operación, rendimiento de consumo de combustible y confiabilidad de los motores es sustancialmente mejor que con la tecnología EGR.

4.- Plazos:

El plazo de fabricación y despacho de un camión desde Europa y Estados Unidos a Chile es de aproximadamente 180 días desde que se pone la orden a fábrica. En el caso de un cambio de tecnología y estando ésta disponible para el fabricante, se requiere la primera vez de un plazo de aproximadamente 240 días para la primera producción de tal forma de ajustar líneas de fabricación y ensamblaje así como establecer la cadena logística con los proveedores de componentes, partes y piezas necesarios para fabricar los motores que cumplan con la nueva normativa.

Implementar una nueva norma el 1 de Enero de 2012 sin tener certeza a esta fecha de que norma será en definitiva, hace absolutamente imposible disponer de los vehículos en Chile y homologados para la fecha propuesta. Así mismo, estimamos que los comercializadores de combustibles requieren de plazos similares a los nuestros para establecer sus canales de abastecimiento y distribución de AdBlue, insumo crítico para implementar en forma satisfactoria y exitosa una nueva norma menos contaminante que la actual.

Sugerimos que una vez decidida la nueva norma se otorgue un plazo de al menos 240 a 300 días para su implementación a fin de poder disponer y homologar vehículos que cumplan con la nueva normativa.

Esperamos que nuestros planteamientos sean considerados en vuestro análisis y quedamos desde ya atentos a vuestros comentarios en caso de que requieran antecedentes técnicos adicionales que sustentan nuestros planteamientos.

CAMIONES

Sin otro particular, saluda atentamente a usted,

MAQUINARIA

Carlos Fabres S.
Gerente General
Salinas y Fabres S.A.

VEHICULOS

Distribuidores oficiales para Chile de camiones Mack y Renault.

ARRIENDO

- CC:
- 1.- ANAC, Sr Gustavo Castellanos
- 2.- RSA, GA, CH
- 3.- Archivo

NEUMATICOS

BATERIAS

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.

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 blue ink, appearing to read "Dee Kapur", written over a diagonal line.

Dee Kapur

000024

ORD. N° 111653 /

Ant.: No hay.

MAT.: Solicita designar un representante para integrar el Comité Operativo del proceso de revisión de las normas en mención.

SANTIAGO, 07 JUN. 2011

DE : MARIA IGNACIA BENÍTEZ PEREIRA
MINISTRA
MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

A : SEGÚN DISTRIBUCIÓN

Informo a Ud. que el Ministerio de Medio Ambiente ha dado inicio a través de Resolución Exenta N°518 de fecha 29 de abril de 2011, la revisión de cinco normas de emisión para fuentes móviles, las cuales se enmarcan dentro de la Estrategia Integral para el Control de Emisiones en el Sector Transporte. Las normas que inician su proceso de revisión son las siguientes:

- Normas sobre Emisiones de Vehículos Motorizados Livianos. DS N°211/1991.
- Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Medianos. DS N°54/1994.
- Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Pesados. DS N°55/1994.
- Normas de Emisión para Motocicletas. DS N°104/2001.
- Establece normas de emisión de contaminantes aplicables a los vehículos motorizados de encendido por chispa (Ciclo Otto) de dos y cuatro tiempos, y fija los procedimientos para su control. DS N°4/1994.

Por lo anterior, solicito a usted, proponga un Representante Oficial y un reemplazante para dicho Comité Operativo en cada una de las normas, indicando la siguiente información: nombre, departamento o unidad a la que pertenece dentro de su institución, número de teléfono y correo electrónico para asegurar un contacto expedito. Agradeceré a usted enviar su respuesta a más tardar el día miércoles 15 de junio de 2011.

000024 VTA

Para el envío de la información y ante cualquier duda, se solicita tomar contacto con la profesional Srta. Daniela Caimanque F., del Departamento de Asuntos Atmosféricos, de la División de Política y Regulación Ambiental, cuyo correo electrónico es dcaimanque@mma.gob.cl y teléfono 2411829.

Sin otro particular, saluda atentamente a Ud.,



Maria Ignacia Benítez Pereira
MARIA IGNACIA BENÍTEZ PEREIRA
MINISTRA
MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

[Handwritten signature]
PMC/MFG/RMC/DCP/aat

Distribución:

- Pedro Pablo Errázuriz, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones
- Gloria Hutt Hess, Subsecretaria de Transporte

C.c.:

- Archivo Gabinete Ministerio
- Archivo División de Política y Regulación Ambiental
- Expediente Revisión de Normas en mención

000025



Santiago, 30 de Mayo de 2011

Señora
María Ignacia Benítez P.
Ministra del Medio Ambiente
Gobierno de Chile
Presente

De nuestra consideración:

De acuerdo a lo estipulado en la Resolución Exenta N° 518, del Ministerio del Medioambiente, publicada en el diario oficial de fecha 11 de mayo de 2011, Automotores Gildemeister S.A. empresa que represento, viene a aportar antecedentes técnicos que fundamentan una modificación de las normas en revisión, los que solicitamos a usted tenga a bien incluir dentro de la nueva Normativa de Emisiones.

1.- Vehículos Pesados Camiones, Buses Urbanos e Interurbanos y Transporte Público:

Después de analizar la situación que se producirá con las normas que entran en vigencia con fecha 1^{ro} de enero de 2012, las cuales deben coexistir con las actuales normas vigentes para regiones, es que proponemos:

a) Vehículos Pesados:

- Ampliar las normas de emisiones Euro 4 o EPA 2004 para todo el territorio nacional a contar de Enero de 2012.
- Distribución de UREA a nivel nacional ya que algunas tecnologías lo requieren.
- Considerando el tiempo necesario para que las fábricas puedan cumplir estos nuevos requerimientos, solicitamos ampliar el plazo de entrada en vigencia de estas nuevas normas, hasta el 1^{ro} de Julio de 2012.

b) Transporte Público – Transantiago:

- Incluir la norma contenida en el D.S. 130/2003 del MTT sobre Transantiago.
- Considerando que estos buses tienen recorridos preestablecidos dentro de la ciudad de Santiago y que en esta zona existirá disponibilidad de combustible con 15 ppm de azufre a partir de Septiembre de 2011, proponemos que dichos vehículos deban cumplir con los niveles de emisiones de la norma Euro 5.
- Disponibilidad de distribución de UREA, ya que algunas tecnologías lo requieren para cumplir con Euro 5.


Casa Matto: Av. A. Vespucio 510, Pudahuel
 Santiago / Chile
 Teléfono: +56 (2) 596 4000
 Fax: +56 (2) 596 4400
 E-mail: info@gilme.cl

2.- Vehículos Livianos y Medianos:

Después de analizar la situación que se producirá con las normas que entran en vigencia con fecha 1^{ro} de septiembre de 2011, las cuales deben coexistir con las actuales normas vigentes para regiones, es que proponemos:

- Establecer las normas Euro 4 o TIER 2 BIN 8, a nivel nacional, tanto para vehículos diesel como bencineros, 6 meses después de la publicación del decreto respectivo.
- Establecer la norma Euro 5 o TIER 2 BIN 5 a nivel nacional para los vehículos diesel, a partir de septiembre de 2013 ya que para el cumplimiento de esta norma se debe contar con diesel que contenga 15 ppm de azufre.
- Reiteramos la importancia de contar con distribución y comercialización de combustible diesel con 15 ppm de azufre a nivel nacional a contar de septiembre de 2013.
- Finalmente proponemos que las Revisiones Técnicas de los vehículos Livianos y Medianos diesel sean cada 12 meses después de vencido el C.H.I. y no cada 4 meses como ocurre actualmente, ya que no existe ninguna razón técnica para hacer la diferencia que se produce hoy con los vehículos a gasolina, considerando las tecnologías Euro 4 y Euro 5.

Esperando contar con su comprensión, la saluda atentamente,



Fernando Giner Rivera
Vicepresidente Comercial
Automotores Gildemeister S.A.

c.c.: **Sr. Pedro Pablo Errázuriz D. – Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**
Sr. Roberto Santana. – Jefe División de Normas MTT



A NAVISTAR COMPANY

Navistar, Inc.
Latin America & Caribbean
8600 NW36th Street, Suite 304
Doral, FL 33166 USA
P: 305-599-0600 F: 305-599-0627

000027



Honorable Maria Ignacia Benitez Perieira
Ministro Ambiental
Teatinos 254
Santiago, Chile

Estimada Ministro:

Basados en la Resolución Numero 518 del 29 de Abril de 2011, mediante la cual se inicia el proceso de revisión de las normas de emisiones para vehículos de carga pesados y contemplados en los decretos en el numeral 3 Normas de Emisión aplicables a Vehículos Motorizados Pesados, contenidas en el DS Nº 55/ 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (cuya última modificación se encuentra contenida en el DS Nº 95/2005, del mismo Ministerio). Presentamos como fabricantes de vehículos de carga pesados las siguientes consideraciones:

Creemos que se genera una gran dificultad para la industria del transporte de carga tanto como para los fabricantes y los usuarios, la incorporación y operación de vehículos con diferentes niveles en tecnología en sus sistemas de emisiones, dada la complejidad técnica y la problemática que esto con lleva.

Estas dificultades las entendemos como:

- a) Unos requisitos tecnológicos únicos para vehículos de carga pesada con motor Diesel para operación dentro de la Región Metropolitana de Santiago y otros diferentes para las demás regiones. Esto demanda grandes retos para el suministro de equipos similares con diferentes desarrollos tecnológicos.
- b) La inconsistencia en la disponibilidad de combustible de igual calidad a lo largo de todas las regiones del país, podría generar problemas importantes a los usuarios de motores de aquellas unidades que contengan la tecnología requerida para la Región Metropolitana y tengan que operar y reabastecerse eventualmente fuera de ella, donde el combustible no cumpliría los requisitos de contenido mínimo de Azufre, afectando de forma importante su desempeño, durabilidad, funcionamiento y costo de reparaciones.
- c) En los Estados Unidos hoy en día, no se diseñan ni fabrican motores diesel con certificación EPA 2007, esta fue una tecnología de transición hacia la actual EPA 2010. Y que además está regida estrictamente a la calidad de combustible conocido como ULSD "ultra low sulfur diesel" con < de 15ppm.
- d) Actualmente no hay ningún otro país en el mundo que exija nivel de certificación EPA 2007 o una versión intermedia como se propone actualmente en Chile.

- e) Es importante informar que en lo que respecta a igualdad de las normas, debemos comparar las normas como se indica más adelante:
- Euro III = EPA 1998
 - Euro IV = EPA 2004
 - Euro V = EPA 2007
 - Euro VI = EPA 2010
- f) Ningún país Latino Americano tiene combustible a nivel nacional requerido para utilizar las tecnologías superiores a EPA 2004. Siendo México el líder en este nivel desde hace unos pocos años, y ahora en proceso de implementación en otros países de L.A. como parece ser este el caso. Para México y los demás países con combustibles de más de 15 ppm de Azufre en el combustible se mantiene la plataforma de manufactura de motores con la tecnología EPA 2004.

Por lo antes descrito a solicitamos:

Optimizar la oportunidad para implementar regulaciones que sean razonables, cumplibles a lo largo del país, evitando generar controversia, diferencias o resultados negativos a tan importante iniciativa y compromiso para con el medio ambiente en Chile.

Incorporar las regulaciones que se ajusten a todos los criterios tanto técnicos como logísticos a la realidad, las circunstancias y necesidades actuales de Chile basados en la calidad de combustible disponible a nivel nacional.

Establecer los criterios y requisitos que permitan a todos en la industria de transporte Chileno trabajar y funcionar en igualdad de condiciones a todo lo largo del país, basados en un criterio unido a nivel nacional.

Establecer normas de emisiones que protejan el medio ambiente y permitan mantener equidad competitiva entre las diferentes marcas y orígenes de las unidades comercializadas en el país.

Así entonces venimos a solicitar que se considere la modificación de la normativa, para que esta permita la importancia y comercialización de unidades a lo largo de todo el país y que cumplan con las siguientes normativas:

EPA 2004 o Euro IV.

Quedando a vuestra disposición para cualquier consulta, le saludamos muy atentamente desde nuestra oficina Regional de Operaciones para Latino America y el Caribe, localizada en Miami, Florida.



James Soules
Vicepresidente
Miami, Fl



Enrique Pradilla
Gerente Producto
Miami, Fl