

D.S. No. 130 de 2001, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes. (D.O. 13.03.2002), modificado por el D.S. 58 de 2005, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia (D.O. 29. 01.2004)

ESTABLECE NORMAS DE EMISION DE MONOXIDO DE CARBONO (CO), HIDROCARBUROS TOTALES (HCT), HIDROCARBUROS NO METANICOS (HCNM), METANO (CH4), OXIDOS DE NITROGENO (NOx) Y MATERIAL PARTICULADO (MP) PARA MOTORES DE BUSES DE LOCOMOCION COLECTIVA DE LA CIUDAD DE SANTIAGO

Núm. 130.- Santiago, 31 de diciembre de 2001.- Visto: La Constitución Política de la República, artículos 19 N° 8 y 32 N° 8; el artículo 32 de la ley 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente; el decreto supremo N° 93 de 15 de mayo de 1995, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión. El acuerdo N° 67 de 27 de marzo de 1998, del Consejo Directivo de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, que aprobó el Tercer Programa Priorizado de Normas. La resolución exenta N° 116, del 12 de febrero de 1999, que dio inicio a la elaboración del anteproyecto de norma. El acuerdo N° 137 de 27 de enero de 2000, del Consejo Directivo de la Comisión Nacional del Medio Ambiente que aprobó el proyecto definitivo de revisión de la norma de emisión de Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarburos Totales (HCT), Hidrocarburos no Metánicos (HCNM), Oxidos de Nitrógeno (NOx) y Material Particulado (MP) para motores de buses de locomoción colectiva de la Región Metropolitana. El acuerdo N° 175 de 5 de abril de 2001, del Consejo Directivo de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, que dejó sin efecto el acuerdo N° 137 de 2000 señalado y ordenó efectuar los cambios al proyecto definitivo con pleno cumplimiento de los requisitos que establezca la ley. La resolución exenta N° 416 del 12 de abril de 2001, publicada en el Diario Oficial y en el diario La Nación el día 23 de abril de 2001, que en cumplimiento de lo ordenado, rectificó y complementó la resolución N° 116 de 1999, ya señalada. La resolución exenta N° 545 del 8 de mayo de 2001, publicada en el Diario Oficial de 15 de mayo de 2001 y en el diario La Nación el día 20 de mayo del mismo año, que aprobó el anteproyecto de norma de emisión; el análisis general del impacto económico y social de la norma; el análisis de las observaciones formuladas; la opinión del Consejo Consultivo de la Comisión Nacional del Medio Ambiente tomada en sesión de fecha 12 de julio de 2001. El Acuerdo N° 188 de 29 de agosto de 2001, del Consejo Directivo de la Comisión Nacional del Medio Ambiente que aprobó el proyecto definitivo de la norma de emisión; los demás antecedentes que obran en el expediente público respectivo y lo dispuesto en la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la resolución N° 55 de 1992, de la Contraloría General de la República, y

Considerando:

Que la Región Metropolitana fue declarada zona saturada para cuatro contaminantes (ozono, material particulado respirable, partículas en suspensión y monóxido de carbono) y zona latente para dióxido de nitrógeno, mediante D.S. N° 131 del 12 de junio de 1996, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, lo que llevó a la formulación del Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana (PPDA), aprobado por decreto supremo N° 16 de 1998 del mismo ministerio. Dicho decreto establece una serie de medidas aplicables a las emisiones provenientes de las actividades del transporte.

Que el parque de buses realiza un aporte significativo a la contaminación atmosférica por material particulado, lo que es importante si se considera la toxicidad de esas emisiones. En efecto, según el inventario de emisiones de 1997, un 43% de las emisiones del parque de buses de MP10, se emiten a través de tubos de escape y del total de emisiones en la Región Metropolitana de MP10, sólo un 13% corresponde a buses.

Que el PPDA, establece que el conjunto de servicios de transporte público de la ciudad de Santiago deberá reducir sus emisiones de material particulado al año 2005 en un 50% respecto de la situación actual, y sus emisiones de óxidos de nitrógeno en un 25% al año 2005 y un 50% al año 2011.

Por otra parte, se hace necesario normar el metano, contaminante producido por los motores de los buses que funcionen a gas, que operan en la ciudad de Santiago.

Que, actualmente existen normas de emisión para buses de locomoción colectiva establecida en el D.S. N° 82 de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las cuales requieren adecuarse a las metas del Plan de Prevención y Descontaminación de la Región Metropolitana.

Decreto:

Artículo 1.- Establécense las normas de emisión de Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarburos Totales (HCT), Hidrocarburos no Metánicos (HCNM), Metano (CH₄), Oxidos de Nitrógeno (NOX) y Material Particulado (MP), para motores de buses que se destinen a la prestación de servicios de locomoción colectiva urbana en la Provincia de Santiago y/o en las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y para motores de buses que se destinen a la prestación de servicios de locomoción colectiva rural que ingresen a la Provincia de Santiago y/o a las comunas de San Bernardo y Puente Alto.¹

TITULO I OBJETIVO DE PROTECCIÓN AMBIENTAL Y RESULTADOS ESPERADOS

Artículo 2.- Las presentes normas de emisión tienen como objetivo de protección ambiental reducir las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos totales (HCT), hidrocarburos no metánicos (HCNM), metano (CH₄), óxidos de nitrógeno (NOX) y material particulado (MP) provenientes de los motores de buses de locomoción colectiva que circulan en la Provincia de Santiago y/o en las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Con lo anterior se busca reducir los niveles de contaminación del parque de buses, hasta lograr el pleno cumplimiento de la meta de reducción de emisiones definida en el PPDA.²

TITULO II NIVELES MÁXIMOS PERMITIDOS DE EMISIÓN DE CO, HCT, HCNM, CH₄, NOX Y MP DE MOTORES PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA

Artículo 3.- Los buses destinados a la prestación de servicios de locomoción colectiva urbana en la Provincia de Santiago y/o en las comunas de San Bernardo y Puente Alto, que soliciten su primera inscripción en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago, a contar del 1° de septiembre de 2002, deberán contar con un motor diseñado y construido para cumplir, en condiciones normalizadas de medición, con los niveles máximos de emisión de Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarburos Totales (HCT), Hidrocarburos no Metánicos (HCNM), Metano (CH₄), Oxidos de Nitrógeno (NOx) y Material Particulado (MP), que se indican³:

a) Motores Diesel

Deberán cumplir, indistintamente, los niveles de emisión señalados en los puntos a.1) o a.2).

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

¹ Artículo reemplazado como aparece en el texto por el Artículo 84, letra a), del D.S. 58 de 2005, del MINSEGPRES. (D.O. 29. 01.2004)

² Artículo reemplazado como aparece en el texto por el Artículo 84, letra b), del D.S. 58 de 2005, del MINSEGPRES. (D.O. 29. 01.2004)

³ Párrafo modificado como aparece en el texto por el Artículo 84, letra c), del D.S. 58 de 2005, del MINSEGPRES. (D.O. 29. 01.2004)

CO (g/bHp-h)	HCT (g/bHp-h)	NOx (g/bHp-h)	MP (g/bHp-h)
15.5	1.3	4.0	0.05

Las mediciones se efectuarán conforme al método indicado en la letra a) del artículo 4º.

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

a.2.1) Motores Diesel convencionales, incluyendo los que incorporen equipos electrónicos de inyección de combustible, recirculación de los gases de escape (EGR) y/o catalizadores de oxidación:

CO (g/kw-h)	HCT (g/kw-h)	NOx (g/kw-h)	MP (g/kw-h)
2.1	0.66	5.0	0.10 (0.13*)

* para motores con una cilindrada unitaria inferior a 0.75 dm³ y un régimen de potencia nominal superior a 3000 min⁻¹

Las mediciones se efectuarán conforme al ciclo ESC indicado en la letra b) del artículo 4º.

a.2.2) Motores Diesel que incorporen sistemas avanzados de tratamiento posterior de los gases de escape, incluyendo catalizadores para eliminar NOx y/o purgadores de partículas, además de los niveles señalados en el punto a.2.1), deberán cumplir con los siguientes valores:

CO (g/kw-h)	HCNM (g/kw-h)	NOx (g/kw-h)	MP (g/kw-h)
5.45	0.78	5.0	0.16 (0.21*)

* para motores con una cilindrada unitaria inferior a 0.75 dm³ y un régimen de potencia nominal superior a 3000 min⁻¹

Las mediciones se efectuarán conforme al ciclo ETC indicado en la letra b) del artículo 4º.

En la verificación de emisiones contaminantes de estos vehículos que se efectúe en la vía pública o en las plantas revisoras, la opacidad en flujo total, en condiciones de carga, deberá ser del 4% como máximo y en flujo parcial, en el ensayo de aceleración libre, de un coeficiente de extinción (k) de 1,0 (m⁻¹) como máximo. En ambos casos, las mediciones se efectuarán conforme al método indicado en la letra d) del artículo 4º.

b) Motores a gas

Deberán cumplir, indistintamente, los niveles de emisión señalados en los puntos b1) o b2).

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

CO (g/bHp-h)	HCT* (g/bHp-h)	HCNM** (g/bHp-h)	NOx (g/bHp-h)	MP (g/bHp-h)
15.5	1.3	1.2	4.0	0.05

* No aplicable a motores a gas natural

** Aplicable sólo a motores a gas natural

Las mediciones se efectuarán conforme al método indicado en la letra a) del artículo 4º.

b.2) Emisiones provenientes del sistema de escape, en gramos/kilowatt-hora (g/kw-h):

CO (g/kw-h)	HCNM (g/kw-h)	CH4* (g/kw-h)	NOx (g/kw-h)
5.45	0.78	1.6	5.0

* Aplicable sólo a motores a gas natural

Las mediciones se efectuarán conforme al ciclo ETC indicado en la letra b) del artículo 4º.

En la verificación de emisiones de estos vehículos que se efectúen en la vía pública o en las plantas revisoras, el Monóxido de Carbono (CO), deberá ser de 0,5% como máximo y los Hidrocarburos Totales (HCT) de 100 partes por millón (ppm) como máximo, de acuerdo al procedimiento de medición de la letra e) del artículo 4º.

c) Motores a gasolina

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

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

Las mediciones se efectuarán conforme al método indicado en la letra a) del artículo 4º.

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

c.3 Emisiones por evaporación de hidrocarburos: La suma de las emisiones evaporativas de hidrocarburos para el vehículo no deberá exceder de 4,0 gramos por test.

Las mediciones se efectuarán conforme al método indicado en la letra c) del artículo 4º.

En la verificación de emisiones de estos vehículos que se efectúen en la vía pública o en las plantas revisoras, el Monóxido de Carbono (CO), deberá ser de 0,5% como máximo y los Hidrocarburos Totales (HCT) de 100 partes por millón (ppm) como máximo, de acuerdo al procedimiento de medición de la letra e) del artículo 4º.

Lo dispuesto anteriormente se aplicará a los buses destinados a la prestación de servicios de locomoción colectiva rural que ingresen a la Provincia de Santiago y/o a las comunas de San Bernardo y Puente Alto, que soliciten su primera inscripción en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago, a contar de un mes desde la publicación del D.S. N°58/2003 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia.⁴

Artículo 3 bis.- Los buses con motor Diesel destinados a la prestación de servicios de locomoción colectiva urbana y rural en la Provincia de Santiago y/o en las comunas de San Bernardo y Puente Alto, que soliciten su primera inscripción en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago, a contar del 1º de marzo de 2006, deberán contar con un motor diseñado y construido para cumplir, en condiciones normalizadas de medición, con los niveles máximos de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos totales (HCT), hidrocarburos no metánicos (HCNM), óxidos de nitrógeno (NO_x) y material particulado (MP),

⁴ Inciso final agregado por el Artículo 84, letra d), del D.S. 58 de 2005, del MINSEGPRES. (D.O. 29.01.2004)

que se indican. Por tanto, deberán cumplir, los niveles de emisión señalados en los puntos a.1) o a.2).

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

CO (g/bHp-h)	HCT (g/bHp-h)	NOx (g/bHp-h)	MP (g/bHp-h)
15,5	1,3	4,0	0,05

Las mediciones se efectuarán conforme al método indicado en la letra a) del artículo 4.

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

CO (g/kW-h)	HCNM (g/kW-h)	NOx (g/kW-h)	MP (g/kW-h)
5,45	0,78	5,0	0,16 (0,21*)

*para motores con una cilindrada unitaria inferior a 0,75 dm³ y un régimen de potencia nominal superior a 3000 min⁻¹

Las mediciones se efectuarán conforme al ciclo ETC indicado en la letra b) del artículo 4.

Además de los niveles señalados anteriormente deberán cumplir con los siguientes valores:

CO (g/kW-h)	HCT (g/kW-h)	NOx (g/kW-h)	MP (g/kW-h)
2,1	0,66	5,0	0,10 (0,13*)

*para motores con una cilindrada unitaria inferior a 0,75 dm³ y un régimen de potencia nominal superior a 3000 min⁻¹.

Las mediciones se efectuarán conforme al ciclo ESC indicado en la letra b) del artículo 4.

La verificación de emisiones contaminantes de estos vehículos que se efectúe en la vía pública o en las plantas revisoras, la opacidad en flujo total, en condiciones de carga, deberá ser del 4% como máximo o su equivalente técnico en flujo parcial, en el ensayo de aceleración libre, de un coeficiente de extinción (k) de 1,0 (m⁻¹) como máximo. En ambos casos, las mediciones se efectuarán conforme al método indicado en la letra d) del artículo 4.⁵

TITULO III PROCEDIMIENTO DE MEDICIÓN

Artículo 4.- Los procedimientos de medición de las normas de emisión serán los siguientes:

a) Las condiciones normalizadas de medición, serán las previstas por la Agencia de Protección del Ambiente de los Estados Unidos de Norteamérica (USEPA), en el método denominado test en condiciones de operación transiente.

⁵ Artículo 3 bis agregado por el Artículo 84, letra e), del D.S. 58 de 2005, del MINSEGPRES (D.O. 29.01.2004), y modificado por el artículo único del D.S. N°153 de 2006, del MINTRATEL, Subs. de Transp. (D.O. 18.02.2006)

b) Las condiciones normalizadas de medición, serán las previstas por las comunidades Europeas en la directiva 88/77/CEE modificada por la directiva 99/96/CEE, en los métodos de pruebas denominados Ciclo Europeo de Estado Continuo (ESC) y Ciclo Europeo de Transición (ETC), según corresponda.

c) El ensayo será el establecido en el Código CFR 40 parte 86 de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de Norteamérica.

d) La medición de opacidad en condiciones de carga deberá realizarse conforme al método señalado en la letra b.1 del artículo 4º del decreto supremo N° 4 de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la opacidad en flujo parcial, en el ensayo de aceleración libre, medida conforme al método señalado en la letra b.2 del artículo 4º del decreto supremo indicado precedentemente.

e) Las mediciones de gases deberán efectuarse en ralentí y en un modo de alta velocidad (2500+300 r.p.m.).

TITULO IV FISCALIZACIÓN DE LA NORMA

Artículo 5.- La fiscalización de las normas de emisión de que trata el presente decreto corresponderá al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

TITULO V PLAZO DE VIGENCIA

Artículo 6.- Las normas de emisión contenidas en el presente decreto entrarán en vigencia el día 1º de septiembre del año 2002, dejando de tener vigencia los límites máximos de emisión establecidos en el D.S. N° 82 de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Anótese, tómesese razón, comuníquese y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Carlos Cruz Lorenzen, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.- Alvaro García Hurtado, Ministro Secretario General de la Presidencia. Lo que transcribo para su conocimiento.- Saluda a Ud., Patricia Muñoz Villela, Jefe Depto. Administrativo.