



000173

**MEMORÁNDUM N° 463 /2019**

A : Javiera Olivares Eterovic  
Jefa División Educación Ambiental y Participación Ciudadana

De : Marcelo Fernández Gómez  
Jefe División de Calidad del Aire y Cambio Climático

Mat. : Respuesta Consolidado de Observaciones y Respuestas Proceso de Revisión D.S.  
N°7/15 MMA, visado por División Jurídica.

Fecha : 22 de agosto de 2019

Junto con saludar, en respuesta a su memo N°151/2019, se envía "Documento Consolidado de Observaciones y Respuestas" referente al proceso de revisión del Decreto Supremo N°7/2015 MMA – Norma de Emisión de Ruido para Vehículos Livianos, Medianos y Motocicletas.

Cabe mencionar que la visación de estas respuestas por parte de la División Jurídica, fue recibida mediante memo N°471 del 20 de Agosto de 2019, y se debió a ajustes y acuerdos intersectoriales necesarios con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en relación a una observación referente a la vigencia de la normativa.

Sin otro particular, se despide cordialmente,



**Marcelo Fernández Gómez**  
Jefe División de Calidad del Aire y cambio Climático  
Ministerio del Medio Ambiente

NO/gqs

Adj:  
- Adjunto Consolidado de Observaciones y Respuestas

C.c.:  
- Archivo División de Calidad del Aire y Cambio Climático



**Consolidado de Observaciones y Respuestas de Anteproyecto de Revisión de revisión del Decreto Supremo N° 7 de 2015, del MMA que aprueba la Norma de Emisión de Ruido para Vehículos Livianos, Medianos y Motocicletas  
Proceso de Consulta Ciudadana 31-12-2018 al 26-03-2019**

ID	Tipo de Persona	Institución o Persona	Fecha Ingreso	N° del Artículo	Observación	Respuesta
1	Natural	Virginia	07-03-2019 8:48	General	<p>Soy vecina de la comuna de Sigo- Centro, barrio San Isidro (frente a la plaza san Isidro). He vivido toda mi vida en este barrio, el cual era un sector residencial con pocas casas y muy poco ruido. En el hoy, el barrio se transformó en una "pesadilla del ruido". Hay construcciones en proceso, tránsito excesivo de vehículos, motocicletas, camiones, buses y camiones recolectores de basura, gritos, balazos, fiestas, etc.</p> <p>He realizado mediciones con un sonómetro y siempre arroja valores entre 65 y 90 decibeles, valores que claramente están fuera de la norma.</p> <p>Realice una observación un día de semana a las 23.00 horas y en 5 minutos pasaron 4 motocicletas emitiendo un ruido terrible (60 decibeles), a eso sumarle que tocan sus bocinas. También entre las 22:30-00:30 horas pasan los camiones recolectores de basura emitiendo mucho ruido (no se podrán cambiar por camiones eléctricos como una política pública).</p> <p>Es posible fiscalizar las motocicletas o bien disponer de señalética que indique "atención personas descansando". Ojalá son ideas poco factibles, pero si queremos mejorar la calidad de vida de las personas, el ruido debe terminar!</p> <p>Estoy dispuesta a colaborar con este proceso.</p> <p>Saludos.</p>	<p>En primer término, agradecemos sus inquietudes y su disposición para apoyar la gestión del control de ruido ambiental. Reconocemos que la participación de la comunidad es clave en el diagnóstico de las problemáticas ambientales como la de este caso.</p> <p>Al respecto, el Decreto Supremo N°7 de 2015 del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba la Norma de Emisión de Ruido para Vehículos Livianos, Medianos y Motocicletas es una regulación de entrada, lo que significa que su control se efectúa antes del ingreso de estos vehículos al parque vehicular nacional, control que se realiza en el Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Si el vehículo no cumple con la regulación, no podrá ingresar al parque vehicular.</p> <p>Cabe agregar que el cumplimiento de la norma de emisión no se controlará en la vía pública, dado que esta establece un protocolo de medición y certificación que sólo es posible de realizar en condiciones controladas de ensayo, las que están establecidas internacionalmente.</p> <p>Respecto al ruido de las obras de construcción, esta materia está regulada por el Decreto Supremo N°38 de 2011 del Ministerio del Medio Ambiente, que establece la Norma de Emisión de Ruidos Generados por Fuentes que Indica. Esta regulación es fiscalizada por la Superintendencia del Medio Ambiente.</p> <p>Por otra parte, en relación a la actividad entre vecinos que pueda generar ruido, tales como fiestas o gritos, esta materia se encuentra regulada por las ordenanzas municipales sobre ruidos molestos, que para el caso de la comuna de Santiago corresponde a la Ordenanza N° 116 del 28 de agosto de 2018. Asimismo, es la Municipalidad la que detenta las facultades para instalar señalética informativa como la que usted propone.</p> <p>Respecto al ruido generado por camiones recolectores de basura, la Municipalidad es el organismo encargado del servicio de recolección de basura, en dicha calidad y a través de los contratos respectivos de dicho servicio, podría solicitar que los tipos de camiones a utilizar cuenten con tecnologías que emitan menores niveles de ruido. Finalmente, se informa a usted que la Ley de Tránsito prohíbe a los vehículos circular con escape libre, estableciendo la necesidad de que los vehículos dispongan de un silenciador eficiente, y que el uso de la bocina está prohibido en zonas urbanas y sólo se permite en caso de imminente accidente.</p>
2	Jurídica	Corporación Fiscalla del Medio Ambiente	26-03-2019 16:14	General	<p>Se realizan observaciones en el documento adjunto.</p> <p>Observaciones generales</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La Consulta Ciudadana como mecanismo de participación establecido en la Ley N°20.600 tiene por objetivo que las personas participen e incorporen sus opiniones en la gestión pública, en concordancia con la Ley N° 19.300, la cual establece como deber del Estado el facilitar la participación ciudadana. A su vez, el artículo 38 de del Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión establece la periodicidad según la cual las normas deberán ser revisadas, la cual debe realizarse a lo menos cada 5 años.</li> <li>2. La revisión de las normas tiene por objetivo el adecuar las mediciones, estándares y valores que en ella se establecen, con el objetivo de incorporar las mejoras que entregan las nuevas tecnologías y para adecuarlas a las necesidades de la sociedad.</li> <li>3. Los ruidos están asociados a diversas enfermedades tanto físicas como mentales, siendo por ello que se torna relevante el que se tomen medidas eficaces para prevenir la generación de cualquier tipo de enfermedades.</li> <li>4. El anteproyecto, y por tanto la revisión de la norma, solo trata la redefinición de los vehículos medianos y la actualización de los estándares de medición de los límites de niveles de presión sonora, pero no actualiza los límites en sí, según lo que ha recomendado, por ejemplo, la Organización Mundial de la Salud (OMS).</li> <li>5. El año 2018 la OMS publicó la guía de Recomendaciones para el Ruido Ambiental, en la cual se señala como límite para el ruido generado por el tráfico de vehículos, los 53 dB, y para la noche 45 dB. Además, recomienda a las autoridades la implementación de medidas adecuadas para reducir el ruido generado por el tráfico.</li> <li>6. La presente revisión de la normativa no recoge las recomendaciones realizadas por la OMS, y continúa señalando límites máximos de niveles de presión sonora muy superiores a los recomendados. En ese sentido, se hace necesaria una modificación en los artículos 5 y 6 de la norma de emisión, donde se adecuen los valores máximos de emisión de ruido a los estándares recomendados por la OMS.</li> <li>7. Por otro lado, la norma debiese establecer niveles de presión sonora diversos según los espacios u horas, asociándolos a los efectos que el ruido genera en la salud de las personas. Asimismo, es necesario incluir restricciones al uso de ciertos accesorios que puedan contribuir al aumento del ruido ambiental o a las bocinas en sectores determinados.</li> </ol>	<p>La Ley N°19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, define las Normas de Emisión como: "las que establecen la cantidad máxima permitida para un contaminante medida en el efluente de la fuente emisora". A su vez, las normas de emisión de fuentes móviles se establecen a partir de procedimientos de medición estandarizados internacionales, que en el caso de ruido, corresponden a normas ISO.</p> <p>Así, la emisión de ruido de una fuente móvil se establece a partir de 2 ensayos: (i) dinámico, que caracteriza la emisión del paso del vehículo (exterior e interior); y (ii) estacionario, que caracteriza la emisión del vehículo en condiciones de ralentí (motor, tubo de escape, interior). Ambos ensayos se realizan en condiciones especiales, destacando que la medición deba hacerse en el caso del ensayo estacionario, a medio metro de la fuente emisora como el tubo de escape y midiendo niveles máximos de ruido.</p> <p>Por otro lado, los límites recomendados por la OMS son niveles de ruido ambientales, medidos al exterior de las fachadas de recintos ubicadas en zonas residenciales y comúnmente son niveles promedio de ruido ambiental. Por lo anterior, no sería adecuado establecer comparaciones de niveles de ruido sólo considerando el valor numérico y no considerando los procedimientos de medición y descriptores utilizados para determinar dichos valores.</p> <p>Cabe mencionar que esta regulación es una norma de ingreso, que se controla en el Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el proceso de homologación de modelos de vehículos, lo que significa que el vehículo no cumple con esta normativa no puede ingresar al parque vehicular nacional. En este sentido, y teniendo en consideración que en Chile no se fabrican vehículos, los niveles máximos permisibles establecidos en el Decreto Supremo N°7 de 2015, del Ministerio del Medio Ambiente, están establecidos a partir de regulaciones internacionales como las que existen en la Comunidad Europea y en Estados Unidos, entre otros. Para recibir mayor información sobre la definición de los niveles de emisión de ruido del Decreto Supremo N°7 de 2015, del Ministerio del Medio Ambiente, es posible revisar el expediente público del elaboración de la referida norma, a través del siguiente sitio web: <a href="http://planesynormas.mma.gob.cl">http://planesynormas.mma.gob.cl</a>.</p> <p>Por otra parte, se aclara que el presente proceso de revisión no tiene por objeto modificar los límites de emisión de ruido, sino que actualizar la certificación que se deba presentar para efectos de acreditar el cumplimiento de la norma de emisión de ruido y especificar las definiciones de vehículos medianos de pasajero, de carga y otros vehículos de todo terreno, lo anterior con el objeto de facilitar la aplicación de la norma. Finalmente cabe señalar que el uso de la bocina está regulado actualmente por la Ley de Tránsito, y su uso se encuentra prohibido en zonas urbanas y sólo se permite en caso de imminente accidente.</p>

C.V. 0000173 VTA

00517400

3	Jurídica	Cristian Reitze	19-03-2019 10:35	General	<p>Adjunto carta a la señora ministra con la opinión de la ANM (Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas), en relación con esta consulta pública.</p> <p style="text-align: right;">Santiago, 19 de marzo de 2019</p> <p>Señora Carolina Schmidt Ministra del Medio Ambiente Estimada Ministra:</p> <p>En nombre de la Asociación Nacional de Importadores de Motociclistas (ANIM), cumpla con enviar a Ud. la opinión de nuestra Asociación Gremial, en el marco del proceso de consulta pública del anteproyecto de revisión del Decreto Supremo N° 7 de 2015 del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba la Norma de Emisión de Ruido para Vehículos Livianos, Medianos y Motocicletas, publicado en el diario oficial el día 27 de diciembre de 2015.</p> <p>Al respecto, y en relación con lo señalado en el número 5, del artículo 1°, entendamos que el espíritu de dicha modificación es establecer una entrada en vigencia en dos etapas. Esto es: a) Una primera etapa para todos aquellos vehículos de modelos que se homologuen por primera vez a partir de la entrada en vigencia de la norma y b) Para todos los demás vehículos.</p> <p>En esta sentido, estimamos que la redacción propuesta para reemplazar el inciso primero del artículo 11, no recoge adecuadamente este espíritu. Por lo anterior, proponemos que en la redacción sometida a consulta, se reemplace la expresión "a partir de la referida publicación" por "a partir de los 24 meses señalados."</p> <p>Así, proponemos que la redacción del número 5, del artículo 1° quede de la siguiente forma:</p> <p>"5. Reemplácese el primer inciso del artículo 11, por el siguiente:</p> <p>"Artículo 11.- La presente norma entrará en vigencia 24 meses después de la publicación en el Diario Oficial de la resolución de la Superintendencia del Medio Ambiente que establece los procedimientos de medición a que alude el artículo 9°, para todos aquellos vehículos de modelos homologados por primera vez a partir de los 24 meses señalados. Para todos los demás vehículos entrará en vigencia 36 meses después de la publicación aludida."</p> <p>Asimismo, y respecto de los niveles máximos de emisión aplicables a motocicletas, solicitamos se especifique que cuando se acredite el cumplimiento de la regulación europea R41, se utilicen los valores finales reducidos de acuerdo con lo señalado en dicha normativa.</p> <p>Sin otro particular, Le saluda muy cordialmente, Cristian Reitze Campos Presidente</p>	<p>En primer lugar agradecemos su preocupación por la mejora regulatoria de las normas ambientales dictadas por esta Secretaría de Estado.</p> <p>Respecto a su observación, le indicamos que ha sido incorporada para la elaboración del Proyecto Definitivo. De esta manera el inciso primero del artículo 11 ha quedado redactado de la siguiente manera</p> <p>"La presente norma entrará en vigencia 24 meses después de la publicación en el Diario Oficial de la Resolución de la Superintendencia del Medio Ambiente que establece los procedimientos de medición a que alude el artículo 9, para todos aquellos vehículos de modelos homologados por primera vez a partir del período de 24 meses señalados. Para todos los demás vehículos entrará en vigencia 36 meses después de la publicación aludida."</p> <p>Respecto a su segunda observación, se previene que conforme lo dispuesto en el artículo 3°, letra f), de la Ley N° 20.417, la Superintendencia del Medio Ambiente es el organismo competente para impartir directrices técnicas de carácter general y obligatorio, definiendo los protocolos, procedimientos y métodos de análisis que los organismos fiscalizadores, las entidades acreditadas conforme a esta ley y, en su caso, los sujetos de fiscalización, deberán aplicar para el examen, control y medición del cumplimiento de las Normas de Calidad Ambiental y de Emisión.</p>
---	----------	-----------------	------------------	---------	--	--

000174 VTA

4	Consulta OMC	Greg Knott Vice-President, Standards and Regulatory Affairs Outdoor Power Equipment Institute	22-02-2019 0.00	General	<p>A la OPEI le preocupa que esta propuesta crea nuevos impedimentos para la importación de vehículos recreativos fuera de la carretera, incongruentes con las disposiciones de Obstáculos Técnicos al Comercio establecidas por la Organización Mundial de Comercio. OPEI solicita la consideración de los siguientes comentarios antes de finalizar las enmiendas. La propuesta no proporciona información sobre el plan de Chile para finalizar la regulación del tema, lo que plantea la preocupación de que puede estar en un horario acelerado, sin la debida consideración de las preocupaciones de los interesados y las revisiones recomendadas.</p> <p><b>INTRODUCCIÓN</b> El Outdoor Power Equipment Institute (OPEI) es una importante asociación de comercio internacional que representa a los fabricantes y sus proveedores de motores pequeños, vehículos de transporte de servicios públicos y personales, y equipos de consumo para exteriores y comerciales. Los productos producidos por nuestra industria se alimentan de diversas maneras, incluyendo motores pequeños de gasolina, diesel, propano, energía de red y batería. En total, nuestra industria contribuye con aproximadamente \$ 15 mil millones al PIB anual de los Estados Unidos y emplea a unas 150,000 personas en 50 estados.</p> <p>Los Estados Unidos son el mercado doméstico más grande del mundo para vehículos recreativos todo terreno. En los EE. UU., Estos productos se fabrican de acuerdo con las normas de seguridad del American National Standards Institute y la Society of Automotive Engineers. Ni los estándares ni las regulaciones federales establecen requisitos de ruido para estos productos.</p> <p><b>RESUMEN DE PREOCUPACIONES</b> A OPEI le preocupa que la adición de la definición 17 "Vehículo todo terreno o vehículo diseñado para uso fuera de la carretera" en la enmienda 464 incluya vehículos tales como vehículos utilitarios y utilitarios deportivos "de lado a lado" y cuatro ruedas Vehículos todo terreno. Estos productos no están diseñados de acuerdo con UNECE 51 (automóviles / automotores) o UNECE 41 (motocicletas / cuadríciclos de carretera) y no cumplen con los límites de ruido que se detallan en ellos. Requerir vehículos todo terreno de lado a lado y en las cuatro ruedas para cumplir con estos requisitos probablemente resultaría en una reducción significativa de la oferta de productos todo terreno para el mercado de Chile.</p> <p>Además, a OPEI le preocupa que los límites establecidos en la regulación original puedan no ser apropiados para todos los vehículos "todo terreno", incluidos los vehículos todo terreno de lado a lado y las cuatro ruedas. El párrafo 2 del preámbulo de las enmiendas establece que "... en el Artículo 5 de la (norma) ... se determina una metodología para corregir los valores límite aplicables al vehículo diseñado para uso fuera de la carretera".</p> <p><b>Solicitud de aclaraciones:</b> 1) OPEI está buscando una aclaración sobre el alcance de los productos que se pretende incluir en la definición de "Vehículo todo terreno o vehículo diseñado para uso fuera de la carretera". Se solicitan fotos o descripciones adicionales (tamaño, ancho de vía, GVW, capacidad de carga, etc.). 2) OPEI está buscando una aclaración de la metodología descrita en la regulación original para corregir los valores límite para los vehículos diseñados para uso fuera de carretera, y la confirmación del alcance de los vehículos "fuera de carretera" cubiertos por la regulación original. OPEI no ha podido obtener la regulación original a través de canales comunes.</p> <p><b>CLASURAS</b> A OPEI le preocupa que la aplicación de las regulaciones de ruido específicas de Chile o de la ONU a vehículos todo terreno resulte en una serie de impactos negativos para el consumidor de Chile. A OPEI le preocupa que al se finalizan, las enmiendas actuales darán como resultado menos opciones de productos, un posible aumento de los costos, todo ello sin un beneficio de seguridad adicional.</p> <p>OPEI espera que se pueda tener un mayor diálogo antes de la (s) ronda (s) adicional (es) de la notificación y el comentario de las partes interesadas, lo que, como argumentaríamos, es imprescindible para realizar las revisiones necesarias de esta propuesta.</p> <p>Gracias por la consideración de nuestros comentarios y la oportunidad de presentar los puntos de vista de nuestra industria. Póngase en contacto conmigo a su conveniencia con su respuesta, o el tiene preguntas o solicitudes de información adicional.</p>	<p>En primer lugar agradecemos su preocupación por la mejora regulatoria de las normas que elabora esta Secretaría de Estado. Respecto a la observación planteada, en primer término, se debe aclarar que el Decreto Supremo N°7, de 2015, del Ministerio del Medio Ambiente (D.S.N°7/2015), y en específico, el artículo 3° de la referida norma, solo aplicará respecto de aquellos vehículos que se inscriban en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación de Chile. En otras palabras, esta norma solo aplicará a los vehículos de uso todo terreno que se utilicen en vía pública, que presenten las características referidas en el mismo D.S. N°7/2015, y que además, deban inscribirse en el referido registro.</p> <p>En cuanto a sus aprehensiones relativas a los límites de emisión establecidos en la regulación original, éstos no han sido objeto de la presente revisión, razón por la cual no procede emitir pronunciamiento al respecto.</p> <p>En cuanto a la solicitud de aclaración sobre el alcance de los productos que se pretende incluir en la definición de "Vehículo todo terreno o vehículo diseñado para uso fuera de la carretera", las características técnicas de los vehículos a considerar bajo esta definición se encuentran contenidas en el documento de las Naciones Unidas denominado "Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (FLE.3)", en su Revisión N°8, del 11 de julio de 2017, o la versión que lo complementa, modifique o sustituya.</p> <p>Finalmente, en cuanto a su solicitud de aclaración sobre la metodología descrita en la regulación original para corregir los valores límite de vehículos diseñados para su uso fuera de carretera, se reitera que esta materia no es objeto de la revisión del D.S. N°7/2015, y que además, los vehículos para su uso fuera de la carretera no requerirán inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación para dicho uso, y por consiguiente, no se encontrarán sometidos a los límites de la referida norma.</p>
5	Consulta OMC	Greg Knott Vice-President, Standards and Regulatory Affairs Outdoor Power Equipment Institute	22-02-2019 0.00	General	<p>Acorde con la notificación recibida, la fecha de entrada en vigencia del Decreto Supremo N° 7 de 2015 es julio de 2019. Se solicita por favor confirmar cuando el borrador de la revisión del Decreto Supremo N° 7 de 2015 sobre estándares de emisión entrará en vigor. Se recuerda que conforme el Artículo 2.12 de la WTO TBT Agreement, excepto en circunstancias urgentes, los miembros de la WTO establecerán un intervalo razonable entre la publicación de una regulación y su entrada en vigor. Para dicho efecto, respetuosamente solicitamos a Chile proveer un periodo de implementación de a lo menos 6 meses, contados desde la publicación de la medida final, con el objeto de que los productores y exportadores puedan adaptar sus productos y métodos de producción a dichos requerimientos.</p>	<p>Al respecto, se informa que la revisión del D.S. N°7/2015 no altera las medidas finales establecidas en el su versión original, solamente tiene por objeto aclarar el alcance del objeto regulado, al definir expresamente los vehículos medianos de carga y de pasajeros, y los vehículos todo terreno, indicando además que la norma solo aplicara a los vehículos todo terreno que se destinen para su uso en vías públicas.</p> <p>Asimismo, cabe considerar que conforme lo dispuesto en el artículo 11 del D.S. N° 7/2015, esta norma entrará en vigencia transcurridos 24 meses contados desde la publicación de la resolución de la Superintendencia del Medio Ambiente que regule las materias contenidas en el artículo 9° del mismo D.S. N°7/2015, para todos aquellos vehículos que durante dicho plazo se hayan sometido al procedimiento de homologación a que se refiere el artículo 8° del mismo Decreto.</p> <p>Dicha resolución corresponde a la Resolución Exenta N°704/2016, que fue publicada con fecha 08 de julio de 2017. Por consiguiente, la norma entrará en vigencia el día 08 de julio del año 2019. Bajo dicho entendido, el plazo de 6 meses requerido para la entrada en vigor de la medida final contenidas en el D.S. N°7/2015, no alteradas por el proceso de revisión, ha sido cumplido oportunamente. A mayor abundamiento, con ocasión de este proceso de revisión, se otorgarán 12 meses adicionales para aquellos vehículos que se hayan sometido al procedimiento de homologación dentro del plazo de 24 meses referido precedentemente. De esta forma, se garantiza un tiempo suficiente para que los sujetos regulados puedan adaptarse a esta regulación.</p>